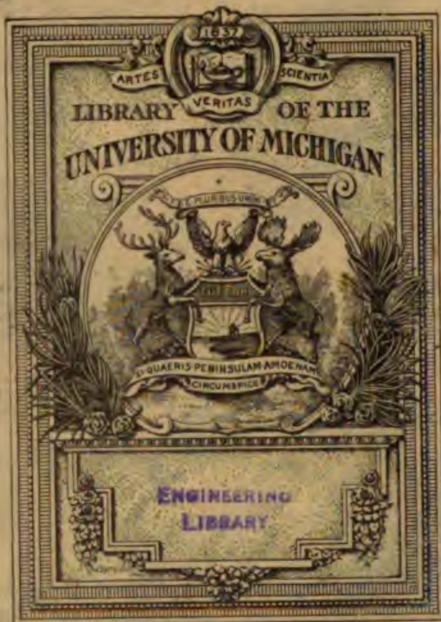


1837
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE



ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

7ᵉ SÉRIE

TOME III

1893

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

MÉMOIRES ET DOCUMENTS

RELATIFS

A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

7e SÉRIE

TOME III

1893

PARIS

Vve Ch. DUNOD, ÉDITEUR

LIBRAIRE DES CORPS NATIONAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES, DES MINES
ET DES TÉLÉGRAPHES

49, Quai des Augustins, 49

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

— —

LOIS

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS

(N° 1)

[28 décembre 1892]

Loi sur les dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Les agents de l'administration ou les personnes auxquelles elle délègue ses droits ne peuvent pénétrer dans les propriétés privées pour y exécuter les opérations nécessaires à l'étude des projets de travaux publics civils ou militaires, exécutés pour le compte de l'État, des départements ou des communes, qu'en vertu d'un arrêté préfectoral indiquant les communes sur le territoire desquelles des études doivent être faites. — L'arrêté est affiché à la mairie de ces communes au moins dix jours avant et doit être représenté à toute réquisition. — L'introduction des

agents de l'administration ou des particuliers à qui elle délègue ses droits ne peut être autorisée à l'intérieur des maisons d'habitation; dans les autres propriétés closes, elle ne peut avoir lieu que cinq jours après notification de l'arrêté au propriétaire, ou, en son absence, au gardien de la propriété.

A défaut de gardien connu demeurant dans la commune, le délai ne court qu'à partir de la notification au propriétaire, faite en la mairie : ce délai expiré, si personne ne se présente pour permettre l'accès, lesdits agents ou particuliers peuvent entrer avec l'assistance du juge de paix.

Il ne peut être abattu d'arbres fruitiers, d'ornement ou de haute futaie avant qu'un accord amiable ne soit établi sur leur valeur, ou qu'à défaut de cet accord il ait été procédé à une constatation contradictoire destinée à fournir les éléments nécessaires pour l'évaluation des dommages.

A la fin de l'opération, tout dommage causé par les études est réglé entre les propriétaires et l'administration dans les formes indiquées par la loi du 22 juillet 1889.

Art. 2. — Aucune occupation temporaire de terrain ne peut être autorisée à l'intérieur des propriétés attenant aux habitations et clauses par des murs ou par des clôtures équivalentes, suivant les usages du pays.

Art. 3. — Lorsqu'il y a lieu d'occuper temporairement un terrain soit pour en extraire ou ramasser des matériaux, soit pour y fouiller ou y faire des dépôts de terre, soit pour tout autre objet relatif à l'exécution de projets de travaux publics, civils ou militaires, cette occupation est autorisée par un arrêté du préfet indiquant le nom de la commune où le territoire est situé, les numéros que les parcelles dont il se compose portent sur le plan cadastral et le nom du propriétaire tel qu'il est inscrit sur la matrice des rôles.

Cet arrêté indique, d'une façon précise, les travaux à raison desquels l'occupation est ordonnée, les surfaces sur lesquelles elle doit porter, la nature et la durée de l'occupation et la voie d'accès.

Un plan parcellaire désignant par une teinte les terrains à occuper est annexé à l'arrêté, à moins que l'occupation n'ait pour but exclusif le ramassage des matériaux.

Art. 4. — Le préfet envoie ampliation de son arrêté et du plan annexé, au chef de service public compétent et au maire de la commune.

Si l'administration ne doit pas occuper elle-même le terrain,

le chef de service compétent remet une copie certifiée de l'arrêté à la personne à laquelle elle a délégué ses droits.

Le maire notifie l'arrêté au propriétaire du terrain, ou, si celui-ci n'est pas domicilié dans la commune, au fermier, locataire, gardien ou régisseur de la propriété; il y joint une copie du plan parcellaire et garde l'original de cette notification.

S'il n'y a dans la commune personne ayant qualité pour recevoir la notification, celle-ci est valablement faite par lettre chargée adressée au dernier domicile connu de propriétaire. L'arrêté et le plan parcellaire restent déposés à la mairie pour être communiqués sans déplacement aux intéressés, sur leur demande.

Art. 5. — Après l'accomplissement des formalités qui précèdent et à défaut de convention amiable, le chef du service ou la personne à laquelle l'administration a délégué ses droits, fait au propriétaire du terrain, préalablement à toute occupation du terrain désigné, une notification par lettre recommandée, indiquant le jour et l'heure où il compte se rendre sur les lieux ou s'y faire représenter.

Il l'invite à s'y trouver ou à s'y faire représenter lui-même pour procéder contradictoirement à la constatation de l'état des lieux.

En même temps, il informe par écrit le maire de la commune de la notification par lui faite au propriétaire.

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans la commune, la notification est faite conformément aux stipulations de l'article 4.

Entre cette notification et la visite des lieux, il doit y avoir un intervalle de dix jours au moins.

Art. 6. — Lorsque l'occupation temporaire a pour objet exclusif le ramassage des matériaux à la surface du sol, les notifications individuelles prescrites par les articles 4 et 5 de la présente loi sont remplacées par des notifications collectives par voie d'affichage et de publication à son de caisse ou de trompe dans la commune. En ce cas, le délai de dix jours, prescrit à l'article précédent, court du jour de l'affichage.

Art. 7. — A défaut par le propriétaire de se faire représenter sur les lieux, le maire lui désigne d'office un représentant pour opérer, contradictoirement avec celui de l'administration ou de la personne au profit de laquelle l'occupation a été autorisée.

Le procès-verbal de l'opération qui doit fournir les éléments nécessaires pour évaluer le dommage est dressé en trois expé-

ditions destinées, l'une à être déposée à la mairie et les deux autres à être remises aux parties intéressées.

Si les parties ou les représentants sont d'accord, les travaux autorisés par l'arrêté peuvent être commencés aussitôt.

En cas de désaccord sur l'état des lieux, la partie la plus diligente saisit le conseil de préfecture et les travaux pourront commencer aussitôt que le conseil aura rendu sa décision.

Art. 8. — Tout arrêté qui autorise des études ou une occupation temporaire est périmé de plein droit s'il n'est suivi d'exécution dans les six mois de sa date.

Art. 9. — L'occupation des terrains ou des carrières nécessaires à l'exécution des travaux publics ne peut être ordonnée pour un délai supérieur à cinq années.

Si l'occupation doit se prolonger au delà de ce délai, et à défaut d'accord amiable, l'administration devra procéder à l'expropriation qui pourra aussi être réclamée par le propriétaire dans les formes prescrites par la loi du 3 mai 1841.

Art. 10. — Immédiatement après la fin de l'occupation temporaire des terrains et à la fin de chaque campagne, si les travaux doivent durer plusieurs années, la partie la plus diligente, à défaut d'accord amiable sur l'identité, saisit le conseil de préfecture pour obtenir le règlement de cette indemnité conformément à la loi du 22 juillet 1889.

Art. 11. — Avant qu'il soit procédé au règlement de l'indemnité, le propriétaire figurant sur l'instance ou dûment appelé est tenu de mettre lui-même en cause ou de faire connaître à la partie adverse soit par la demande introductive d'instance, soit dans un délai de quinzaine à compter de l'assignation qui lui est donnée, les fermiers, les locataires, les colons partiaires, ceux qui ont des droits d'usufruit ou d'usage tels qu'ils sont réglés par le Code civil, et ceux qui peuvent réclamer des servitudes résultant des titres mêmes du propriétaire ou d'autres actes dans lesquels il serait intervenu ; sinon il reste seul chargé envers eux des indemnités que ces derniers pourront réclamer.

Art. 12. — Néanmoins, en cas d'insolvabilité du propriétaire, les tiers dénommés à l'article précédent ont, pendant le délai déterminé par l'article 17 de la présente loi, recours subsidiaire contre l'administration ou la personne à laquelle elle a délégué ses droits, à moins que l'arrêté autorisant l'occupation ait été affiché dans la commune et inséré dans un journal de l'arrondissement ou, à défaut, dans un journal du département.

Art. 13. — Dans l'évaluation de l'indemnité, il doit être tenu

compte tant du dommage fait à la surface que de la valeur des matériaux extraits. La valeur des matériaux sera estimée d'après les prix courants sur place, abstraction faite de l'existence et des besoins de la route pour laquelle ils sont pris ou des constructions auxquelles on les destine, et en tenant compte des frais de découverte et d'exploitation.

Les matériaux n'ayant d'autre valeur que celle qui résulte du travail de ramassage ne donnent lieu à indemnité que pour le dommage causé à la surface.

Art. 14. — Si l'exécution des travaux doit procurer une augmentation de valeur immédiate et spéciale à la propriété, cette augmentation sera prise en considération dans l'évaluation du montant de l'indemnité.

Art. 15. — Les constructions, plantations et améliorations ne donneront lieu à aucune indemnité lorsque, à raison de l'époque où elles auront été faites, ou de toute autre circonstance, il peut être établi qu'elles ont été faites dans le but d'obtenir une indemnité plus élevée.

Art. 16. — Les matériaux dont l'extraction est autorisée ne peuvent, sans le consentement écrit du propriétaire, être employés soit à l'exécution de travaux privés, soit à l'exécution de travaux publics autres que ceux en vue desquels l'autorisation a été accordée.

En cas d'infraction, le contrevenant paye la valeur des matériaux extraits et est puni correctionnellement d'une amende qui sera fixée ainsi qu'il suit :

Par charretée ou tombereau, de 10 à 30 francs par chaque bête attelée ;

Par charge de bête de somme, de 5 à 15 francs ;

Par charge d'homme, de 2 à 6 francs.

Les mêmes peines seront applicables au cas où l'extraction n'aurait pas été précédée de l'autorisation administrative.

Il pourra être fait application de l'article 463 du Code pénal.

Art. 17. — L'action en indemnité des propriétaires ou autres ayants droit, pour toute occupation temporaire de terrains autorisée dans les formes prévues par la présente loi, est prescrite par un délai de deux ans à compter du moment où cesse l'occupation.

Art. 18. — Les propriétaires des terrains occupés ou fouillés et les autres ayants droit ont pour le recouvrement des indemnités qui leur sont dues, privilège et préférence à tous les créanciers sur les fonds déposés dans les caisses publiques pour

être délivrés aux entrepreneurs ou autres personnes auxquelles l'administration a délégué ses droits, dans les conditions de la loi du 25 juillet 1891.

En cas d'insolvabilité de ces personnes, ils ont un recours subsidiaire contre l'administration, qui doit les indemniser intégralement.

Art. 19. — Les plans, procès-verbaux, certificats, significations, jugements, contrats, quittances et autres actes faits en vertu de la présente loi seront visés pour timbre et enregistrés gratis, quand il y aura lieu à la formalité de l'enregistrement.

Art. 20. — Toutes les dispositions antérieures des lois, anciens arrêts du Conseil, ordonnances, décrets et règlements, demeurent abrogées en ce qu'elles auraient de contraire à la présente loi. Toutefois la loi du 30 mars 1881, relative à l'occupation temporaire, en cas d'urgence, des propriétés privées nécessaires aux travaux de fortifications, continuera à recevoir son application.

. . . .

(N° 2)

[5 janvier 1893]

Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de Maine-et-Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local de la gare d'Angers (Saint-Laud) à l'origine actuelle du chemin de fer d'intérêt local d'Angers à Noyant.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Maine-et-Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de la gare d'Angers (Saint-Laud) à l'origine actuelle du chemin de fer d'Angers à Noyant.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies

dans un délai de trois ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de Maine-et-Loire est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions : 1° de la convention passée, le 25 août 1891, à titre d'annexe à la convention du 28 décembre 1887, entre le préfet de Maine-et-Loire, agissant au nom du département, et la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou, ainsi que de la convention du 28 décembre 1887 et du cahier des charges annexé à la loi du 9 juin 1888, portant déclaration d'utilité publique du chemin de fer d'Angers à Noyant, sous réserve des modifications ou dérogations à ladite convention du 28 décembre 1887 et audit cahier des charges, mentionnées d'une manière expresse dans la convention passée le 25 août 1891 ; 2° de la convention passée, le 23 février 1892, entre le préfet de Maine-et-Loire, agissant au nom du département, et la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

Des copies conformes de cette annexe à la convention du 28 décembre 1887 et de la convention du 23 février 1892 resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, les dépenses d'établissement et les recettes et dépenses d'exploitation de la ligne désignée à l'article 1er ci-dessus s'ajouteront aux dépenses d'établissement, aux recettes et dépenses d'exploitation de la ligne d'Angers à Noyant.

Le maximum du capital de premier établissement de la ligne d'Angers (gare Saint-Laud) à l'origine actuelle du chemin de fer d'Angers à Noyant est fixé à 435.000 francs.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public, pour l'ensemble de la ligne d'Angers (gare Saint-Laud) à Noyant-Méon (gare de l'État), est fixé à la somme de 56.204f,80, qui comprend celle de 43.884 francs inscrite à l'article 4 de la loi du 9 juin 1888.

Art. 5 — Le délai fixé par l'article 2 de la loi du 9 juin 1888 pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement de la ligne déclarée d'utilité publique par cette loi est reportée au 31 décembre 1894.

. . . .

CONVENTION

ENTRE LE DÉPARTEMENT DE MAINE-ET-LOIRE ET LA COMPAGNIE D'ORLÉANS POUR L'ÉTABLISSEMENT DE LA LIGNE D'ANGERS A NOYANT.

Entre les soussignés : M. le préfet du département de Maine-et-Loire, agissant au nom du département et dûment autorisé par le conseil général, par délibération du 10 février 1892,

D'une part;

Et M. Heurteau, directeur de la compagnie d'Orléans, agissant au nom de ladite compagnie en vertu de l'autorisation qui lui a été donnée par le conseil d'administration, à la date du 19 février 1892,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

M. le préfet du département de Maine-et-Loire a exposé que le département a concédé à MM. Bernard et Faugère un chemin de fer à voie étroite d'Angers à Noyant, dont le point de départ a été fixé aux abords de la Maître-École; mais que le conseil général de Maine-et-Loire a reconnu, par délibération en date du 27 août 1889, qu'il y avait lieu d'assurer, par la construction d'un raccordement, la communication entre la gare de Saint-Laud et l'origine actuelle du chemin de fer d'Angers à Noyant.

M. le préfet a exprimé le désir que ce raccordement à voie étroite fût établi dans les emprises du chemin de fer d'Orléans, sur une partie de son parcours, et que la gare tête de la ligne d'Angers à Noyant fût installée dans la cour de la gare de Saint-Laud. En outre, des voies de manœuvres, de service, indépendantes ou mixtes, seraient exécutées pour l'échange du trafic entre le chemin de fer d'Orléans et le chemin de fer d'intérêt local.

La compagnie d'Orléans ayant acquiescé à ces diverses demandes, à raison du rôle d'affluent que la ligne dont il s'agit est appelée à jouer par rapport à son réseau, les conventions suivantes ont été rédigées d'un commun accord :

Art. 1er. — Le chemin de fer d'Angers à Noyant aura sa gare de tête dans la cour des voyageurs de la gare de Saint-Laud, traversera le mail de la gare, partie en souterrain, partie en tranchée, et suivra latéralement la ligne de Paris jusqu'à la Maître-École, empruntant les emprises inutilisées de la compagnie d'Orléans.

La traversée par-dessus la ligne de Paris se fera à 100 mètres environ en deçà, vers Angers, de la bifurcation de la Maître-École.

Des voies de garage et de service indépendantes ou mixtes, assez développées pour assurer l'échange du trafic de compagnie à compagnie, seront installées dans la gare des marchandises (petite vitesse) et se relieront avec la gare spéciale du chemin de fer d'intérêt local.

La ligne d'intérêt local et celle de la compagnie d'Orléans seront en contact sur une longueur approximative de 1.410 mètres.

Art. 2. — Toutes les dépenses à faire pour l'exécution des travaux seront à la charge du département. La compagnie d'Orléans se réserve de faire exécuter directement les travaux qui exigent des remaniements de voies ou d'appareils ou qui intéressent la sécurité.

La compagnie en sera remboursée suivant le montant exact de ses dépenses, y compris 8 p. 100 pour frais généraux et intérêts.

En cas d'extension ultérieure, la dépense des aménagements sera supportée par moitié par la compagnie locale et par la compagnie d'Orléans.

Dans le cas où la compagnie locale voudrait modifier ou déplacer les installations pour l'échange et où ces travaux seraient acceptés par la compagnie d'Orléans, la dépense totale qui en résulterait serait à la charge de la compagnie locale. Si les modifications ou déplacements sont projetés par la compagnie d'Orléans, la dépense totale qui en résultera sera à la charge de cette dernière.

La redevance à payer annuellement à la compagnie d'Orléans, tant pour le loyer des terrains que le chemin de fer d'intérêt local occupera dans l'enceinte du chemin de fer d'Orléans que pour l'usage des installations existantes ou modifiées appartenant à la compagnie d'Orléans, sera à la charge du concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local.

Art. 3. — Les projets pour l'établissement de la ligne d'Angers à Noyant dans la partie où ils empruntent le domaine de la compagnie d'Orléans ne seront exécutés qu'après avoir reçu l'approbation du ministre des travaux publics.

Art. 4. — Toute difficulté résultant de l'application de la présente convention sera jugée souverainement et sans appel par trois arbitres désignés d'un commun accord par le préfet du département de Maine-et-Loire et la compagnie et, à défaut d'accord, par le président du tribunal civil de la Seine.

ANNEXE

à la convention du 28 décembre 1887, concernant le chemin de fer d'intérêt local d'Angers à Noyant.

(*Approuvée par la loi du* 9 *juin* 1888.)

Entre le préfet de Maine-et-Loire, agissant au nom du département en vertu des délibérations du conseil général en date du 27 février 1891, du 9 avril 1891, de la délibération de la commission départementale du 20 juillet 1891, de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 20 mars 1882,

D'une part;

Et M. E. Faugère, président du conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou, société anonyme dont le siège est à Angers, 4, rue Saint-Léonard, agissant en cette qualité, et dûment autorisé par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires, en date du 22 août 1891,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de Maine-et-Loire confie à la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou, qui l'accepte, la construction et lui concède l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local à voie étroite de 1 mètre de largeur reliant la gare d'Angers (Saint-Laud) avec l'origine actuelle du chemin

de fer d'Angers à Noyant, placée aux abords du pont Saint-Léonard, à 1.410 mètres de l'axe du bâtiment des voyageurs de cette gare.

Les travaux seront exécutés conformément aux dispositions du projet approuvé par le conseil général dans sa séance du 27 février 1891.

Ils comprendront notamment l'installation de la gare tête de ligne du chemin de fer d'Angers à Noyant sur les terrains et aux abords de la gare dite de Saint-Laud de la compagnie d'Orléans; l'établissement dans la gare des marchandises (petite vitesse) de cette compagnie des voies de garage et de service nécessaires à l'échange des marchandises de compagnie à compagnie; l'emprunt de la plate-forme et des dépendances du chemin de fer d'Orléans pour la construction de la voie réunissant la gare tête de ligne à l'origine actuelle du chemin de fer d'Angers à Noyant.

Art. 2. — Tous les travaux d'infrastructure et de superstructure, définis à l'article 1er, seront faits par les soins et aux risques de la compagnie concessionnaire

Il est convenu que le sol des voies publiques de toute catégorie, y compris la partie du mail de la gare à Angers, nécessaires à l'assiette du chemin de fer et de ses dépendances, sera livré gratuitement à la compagnie concessionnaire. Le département payera la redevance qui pourra être due à la compagnie d'Orléans pour le loyer des terrains occupés.

Art 3. — Toutes les dépenses d'établissement de la ligne définie à l'article 1er seront remboursées à la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou par le département, sans toutefois que leur totalité puisse dépasser le maximum de 435.000 francs.

Ces dépenses comprendront :

1° Toutes les dépenses faites par la compagnie concessionnaire dans un but d'utilité reconnu pour les études, la construction et la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances, ainsi que le remboursement des sommes à payer à la compagnie d'Orléans pour les travaux exécutés directement par elle;

2° Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien des terrassements et de la voie depuis la date de la mise en exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante, les deux autres cinquièmes restant à la charge de la compagnie concessionnaire;

3° 15 p. 100 du montant des dépenses portées en compte, en exécution des deux paragraphes précédents, pour frais généraux, frais d'administration et avance de capitaux.

L'économie qui serait réalisée sur le maximum sera partagée par moitié entre le département et la compagnie.

Il est rappelé que les prix des voies de garage et de service, des bâtiments et accessoires, du mobilier, de l'outillage et des approvisionnements concernant la gare tête de ligne à établir sur les dépendances et aux abords de la gare d'Orléans (Saint-Laud) sont compris dans le prix fixé pour la ligne d'Angers à Noyant par la convention du 28 décembre 1887, sauf les installations à faire pour l'échange de compagnie à compagnie dans la gare des marchandises (petite vitesse) de la compagnie d'Orléans.

Art. 4 — Le remboursement des dépenses d'établissement prévues à l'article 3 aura lieu au fur et à mesure de l'exécution des travaux et de la livraison du matériel sur états de situation mensuels approuvés par l'administration. A cet effet, la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou s'oblige à remettre, à la fin de chaque mois, au département, un compte détaillé de ses dépenses et à lui communiquer toutes les pièces justificatives qui seront requises.

Le compte des dépenses d'établissement sera clos le 31 décembre de l'année qui suivra l'ouverture à l'exploitation, après réception générale et définitive de la ligne.

Art. 5. — Sur la somme qui sera due à la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou, d'après les stipulations des articles 3 et 4 précédents, pour la ligne reliant la gare d'Angers (Saint-Laud) à l'origine actuelle de la ligne d'Angers à Noyant, et d'après les stipulations de l'article 2 de la convention du 28 décembre 1887, pour toute la ligne d'Angers à Noyant à partir de son origine actuelle, près du pont Saint-Léonard, jusqu'à Noyant-Méon (gare de l'État), il sera payé chaque mois à ladite compagnie des acomptes jusqu'à concurrence des 85 centièmes des dépenses constatées sur les états de situation mensuels, sans que le total de ces acomptes puisse dépasser les 85 centièmes de la somme totale formée par le maximum fixé à l'article 3 ci-dessus, augmenté de la somme résultant du forfait kilométrique établi par l'article 2 de la convention du 28 décembre 1887.

Lorsque la ligne entière d'Angers (gare Saint-Laud) à Noyant-Méon (gare de l'État) aura été reçue définitivement, le département payera à la compagnie concessionnaire le solde de ce qui lui sera dû, moins une somme de 400.000 francs. Cette somme, qui représente le capital engagé par la compagnie, lui sera remboursée à l'expiration de la concession. Toutefois, le département se réserve la faculté d'en opérer par anticipation le remboursement partiel ou total à une époque quelconque.

A dater de l'ouverture à l'exploitation de la ligne entière, le département payera à la fin de chaque année à la compagnie concessionnaire les intérêts à 4f,50 p. 100 du capital engagé, jusqu'à concurrence de 400.000 francs ou de la portion de ce capital non encore remboursée à ce moment.

Dans le cas où la compagnie concessionnaire serait déclarée déchue soit pendant la période de construction, soit pendant celle d'exploitation, le département se trouverait par le fait dégagé de toute obligation concernant soit le payement des intérêts, soit le remboursement des sommes engagées par la compagnie.

Art. 6. — Une amende de 50 francs par jour de retard sera due au département par la compagnie concessionnaire si, dans le délai de trois ans à partir de la date de la déclaration d'utilité publique, elle n'a pas terminé les travaux et mis en état d'exploitation la ligne définie à l'article 1er ci-dessus.

Cette pénalité ne sera applicable qu'au cas où il sera démontré que le retard provient du fait de la compagnie concessionnaire.

Art. 7. — La compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou exploitera la ligne entière d'Angers (gare Saint-Laud) à Noyant-Méon (gare

de l'État) à ses risques et périls. Tant que la recette brute de la ligne entière, impôts déduits, ne dépassera pas 3.000 francs par kilomètre, cette recette restera entièrement acquise à la compagnie concessionnaire. Lorsqu'elle dépassera 3.000 francs par kilomètre (impôts déduits), la compagnie prélèvera sur les recettes annuelles et par kilomètre une part F déterminée par la formule $F = 1.500 + \frac{R}{2}$, dans laquelle R représente la recette brute kilométrique, impôts déduits.

Le surplus de la recette R — F appartiendra au département et lui sera versé par la compagnie au règlement de chaque exercice.

Art. 8. — Avant toute répartition de dividende, la compagnie prélèvera chaque année sur la part F qui lui est attribuée une somme de 200 francs par kilomètre de la ligne entière d'Angers (gare Saint-Laud) à Noyant-Méon (gare de l'État) pour constituer un fonds spécial de renouvellement. Ce prélèvement cessera lorsque la réserve ainsi constituée atteindra 2.000 francs par kilomètre de ligne exploitée. Par contre, ce prélèvement sera fait de nouveau dès que le montant du fonds spécial de renouvellement descendra au-dessous de 2.000 francs par kilomètre, par suite d'exécution de travaux de renouvellement de la ligne ou du matériel fixe ou roulant, pour le payement desquels ce fonds est spécialement créé. Ce fonds spécial pourra être composé de titres de rentes d'État français ou d'obligations des six grandes compagnies de chemins de fer français, déposés à la Banque de France; les revenus en seront touchés par la compagnie. Il est bien entendu que le reliquat de ce fonds de renouvellement, qui est la propriété de la compagnie, lui restera de droit à l'expiration de la concession.

Art. 9. — Le département demeure chargé de rembourser l'État de ses avances à l'époque et dans les conditions fixées à l'article 15 de la loi du 11 juin 1880 et touchera les subventions de l'État versées en exécution de la même loi.

La ligne d'Angers (gare Saint-Laud) à Angers (près du pont Saint-Léonard), définie à l'article 1er de la présente convention, forme avec la ligne d'Angers (près du pont Saint-Léonard) à Noyant-Méon (gare de l'État) un ensemble indivisible en ce qui concerne l'application des charges, clauses et conditions du cahier des charges annexé à la convention du 28 décembre 1887, à l'exécution desquelles la compagnie déclare s'engager.

Les quatre derniers paragraphes de l'article 66 du cahier des charges annexé à la convention du 28 décembre 1887 seront remplacés par la clause suivante :

« Les neuf dixièmes en seront rendus à la compagnie concessionnaire par dixième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier dixième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession. »

Art. 10. — Les articles 9 et 10 de la convention du 28 décembre 1887 sont applicables à la ligne définie à l'article 1er de la présente convention.

Fait double à Angers, le 25 août 1891.

. . . .

DÉCRETS

(N° 3)

[15 janvier 1892]

Décret du Président de la République française portant :

1° Est déclaré d'utilité publique l'élargissement de la route départementale n° 14 du Nord, de Lille à Courtrai, dans la traverse de Tourcoing (rue de Tournai, partie comprise entre le bâtiment des hospices et la rue d'Havré), suivant les indications générales du plan visé par l'agent voyer en chef, le 11 avril 1890, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Tourcoing, dans sa délibération du 10 juin 1891, de supporter les dépenses de toute nature que nécessitera l'opération.

3° La ville de Tourcoing est autorisée à faire, au lieu et place du département, l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplis dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 4)

[26 janvier 1892]

Décret du Président de la République française portant :

1° La ville de Saint-Lô (Manche) est substituée aux droits que

l'État tient du décret du 18 mars 1878, réglant les alignements de la route nationale n° 174, dans la traverse de Saint-Lô.

En conséquence, elle est autorisée à faire, au lieu et place de l'État, l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires pour l'élargissement de cette route sur les points indiqués par une teinte rouge au plan visé par l'ingénieur en chef, le 28 septembre 1891, plan qui restera annexé au présent décret, en se conformant aux dispositions des titres III et suivants de la loi du 3 mai 1841.

2° Il est pris acte des engagements souscrits par le conseil général de la Manche de contribuer, pour une somme ferme de 10.000 francs, au rescindement des immeubles Rimbeaux, Le Bossé et Rousseau, situés en saillie des alignements de ladite route, à l'angle formé par les rues de Carentan et Porte-Dollée, et par le conseil municipal de Saint-Lô, de réaliser le rescindement des immeubles dont il s'agit, moyennant l'allocation du subside départemental ci-dessus défini et la prise en charge, par l'État, du tiers des dépenses, limité au maximum de 11.300 francs (délibérations des 8 avril et 13 août 1891).

3° La part de dépense mise à la charge de l'État, limitée au chiffre maximum de 11.300 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les grosses réparations des routes nationales.

(N° 5)

[26 janvier 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant :

1° La partie de la Seine comprise entre un point situé à 30 mètres en amont de l'écluse du Port-à-l'Anglais et un autre point situé à 30 mètres en aval, soit une longueur de 270 mètres, est réservée pour la reproduction du poisson.

2° La pêche des diverses espèces de poissons est absolument interdite pendant l'année entière dans la partie de la Seine désignée à l'article précédent.

3° Cette interdiction est prononcée jusqu'au 1er janvier 1895.

4° Il est pris acte de l'engagement par lequel le sieur *Tissier*, adjudicataire des deuxième et troisième lots de pêche de la Seine

en amont de Paris, a déclaré consentir à l'établissement de la réserve désignée à l'article premier, pour toute la durée de son bail.

5° Chaque année, au mois de janvier, des publications seront faites dans la commune en vue de rappeler que l'emplacement susdésigné est réservé pour la reproduction du poisson et que la pêche y est absolument défendue.

6° Pendant les périodes d'interdiction de la pêche, fixées conformément à l'article 26 de la loi du 15 avril 1829 et à l'article 4 de la loi du 31 mai 1865, il est interdit de laisser vaguer les oies, les canards, les cygnes et autres animaux aquatiques, susceptibles de détruire le frai du poisson, sur la partie de la Seine désignée à l'article 1er du présent décret.

7° Des pêches extraordinaires pourront être pratiquées en tout temps, par les soins de l'administration, sur l'autorisation du préfet, dans l'emplacement réservé, dans le but de détruire les espèces de poissons qui seraient reconnues nuisibles.

(N° 6)

[20 février 1892]

Décret du Président de la République francaise portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien, conformément au projet d'établissement de bâtiments et appareils pour le chauffage des voitures, sur la ligne des Ouled-Ramoun à Aïn-Beïda, présenté, le 17 août 1891, avec un détail estimatif montant à 14.840 francs, y compris 12 p. 100 pour frais généraux et intérêts.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 935.000 francs ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 20 juin 1885, approuvée par la loi du 7 août suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 7)

[20 février 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, conformément au projet suivant :

Ligne de Sidi-Bel-Abbès à Ras-el-Mà :

Projet de travaux complémentaires à exécuter à la gare de Bedeau, présenté, le 18 août 1891, avec un détail estimatif montant à 74.256 francs, y compris 12 p. 100 pour frais généraux et intérêts.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 5 100.000 francs ouvert conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur les lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès, Sidi-Bel-Abbès à Ras-el-Mà, la Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia à Tlemcen, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 8)

[9 mars 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du sud de la France pour l'installation d'un pont à bascule à la gare de Fayence, sur la ligne de Draguignan à Meyrargues.

La dépense résultant de l'exécution desdits travaux sera imputée sur le compte de 2.000.000 de francs prévu au paragraphe 3 de l'article 4 de la convention du 23 juillet 1885, approuvée par la loi du 17 août suivant, pour installations complémentaires de toute nature, jusqu'à concurrence des sommes

qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte, et sans qu elles puissent dépasser 2.100 francs.

(N° 9)

[11 mars 1892]

Décret du Président de la République française qui approuve l'acte administratif passé, le 30 janvier 1892, devant le préfet du Finistère, portant concession à Mme la comtesse de *Chauveau-Narischkine*, aux clauses et conditions stipulées et moyennant le versement d'une somme de 202f,07, d'un terrain maritime, d'une superficie de 1.285 mètres carrés 1 décimètre carré, situé dans l'anse de Stang-ar-Line, sur le littoral de la commune de Beuzec-Coaq et figuré par une teinte rose au plan annexé audit acte.

(N° 10)

[21 mars 1892]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux :

1° De reconstruction du pont d'Aspres, sur le Grand-Buëch (Hautes-Alpes) ;

2° De rectification de la route nationale n° 93, aux abords de cet ouvrage, suivant la direction générale indiquée par une teinte rose et des traits rouges sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 25 juin 1891, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route demeurera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 67.500 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour la construction des ponts dépendant des routes nationales.

Art. 3. — L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux,

en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 4. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 11)

[21 mars 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour le déplacement de la conduite d'alimentation d'eau de la gare des Salins-d'Hyères (embranchement d'Hyères), conformément aux dispositions du plan général présenté, le 15 juin 1891, par la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des immeubles nécessaires à l'exécution des travaux, la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas terminées dans un délai de deux ans à partir de la promulgation du présent décret ;

4° Les terrains acquis seront incorporés à la concession des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

(N° 12)

[5 avril 1892]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux d'amélioration des passes d'entrée du port de Port-Vendres (Pyrénées-Orientales), conformément aux dispositions du projet dressé, les 4-13 juillet 1891, par les ingénieurs, et aux avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 14 août 1889, 3 mai 1890 et 24 décembre 1891;

2° La dépense de ces travaux, évaluée à 190.000 francs, sera prélevée sur les crédits inscrits à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 13)

[12 avril 1892]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux de réfection des portes d'èbe de l'écluse de la Retenue, au port de Dieppe (Seine-Inférieure), conformément aux dispositions du projet dressé par les ingénieurs des travaux maritimes, les 27 juin-15 juillet 1891, et l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 23 septembre 1891;

2° La dépense de ces travaux, évaluée à 63.000 francs, sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 14)

[20 avril 1892]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter, conformément aux projets présentés, le 23 janvier 1891, par la Compagnie des chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions, et modifiés à la suite de la

dépêche ministérielle du 26 janvier 1892, pour l'installation, sur l'accotement de la route nationale n° 88, de la voie du tramway de Saint-Étienne à Firminy, entre Bellevue et la Croix-de-l'Orme et entre la Ricamarie et le Chambon-Feugerolles;

2° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux mentionnés dans l'article 1er ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation du présent décret;

3° L'inclinaison qui sera donnée aux talus sera d'au moins un de base pour un de hauteur pour les talus de déblai, et d'au moins trois de base pour deux de hauteur pour les talus de remblai.

(N° 15)

[3 mai 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Les alignements des quais du port du Pouliguen (Loire-Inférieure) sont et demeurent fixés conformément aux lignes rouges du plan visé par l'ingénieur en chef du service maritime, le 24 décembre 1890, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires pour l'exécution de ce projet d'alignement, en se conformant aux dispositions des titres III et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 16)

[11 mai 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit:

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour le remaniement général de la gare d'Arras (Pas-de-Calais), con-

formément aux dispositions du plan général produit, à la date du 5 janvier 1891, par la Compagnie du chemin de fer du Nord, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la Compagnie du Nord est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 17)

[14 mai 1892]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la reconstruction du pont sur lequel le chemin de fer de ceinture (rive droite) franchit le canal de l'Ourcq, conformément aux dispositions du plan parcellaire en date du 4 septembre 1891, lequel restera annexé au présent décret;

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, le syndicat du chemin de fer de ceinture est substitué aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas terminées dans le délai de deux ans, à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 18)

[20 mai 1892]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie franco-algérienne, sur la ligne de Modzbah à Méchéria, conformément aux projets de construction d'une remise à machines, avec plaque tournante, à la gare de Kreider, et d'une maison cantonnière au point kilométrique 343km,295 (à partir d'Arzew) et de transformation de l'arrêt de Bouktoub en station, présentés, les 13 octobre 1891 et 1er février 1892, avec des détails estimatifs montant ensemble à 179.135 francs, y compris 10 p. 100 pour frais généraux et intérêts.

La dépense résultant de l'exécution de ces projets sera imputée sur le compte de 700.000 francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur la ligne de Modzbah à Méchéria, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 19)

[25 mai 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de la Seine, n° 50, dans la partie comprise entre la route nationale n° 5 et le Moulin-de-la-Chaussée, au territoire de Saint-Maurice, suivant la direction générale indiquée par des traits rouges sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 28 avril 1890, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle aura été livrée à la circulation et elle recevra l'affectation spécifiée dans la délibération du conseil général de la Seine en date du 27 décembre 1891 (classement dans la grande vicinalité, comme chemin de grande communication, de la partie de route à abandonner par suite de la rectification projetée);

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit, le 14 décembre 1891, par la compagnie des tramways de Saint-Maur-les-Fossés, de fournir au département une subvention de 150.000 francs pour l'exécution desdits travaux;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 20)

[25 mai 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'élargissement et d'appropriation de la route départementale n° 2, de l'Aveyron, entre Saint-Saturnin et Campagnac, à exécuter conformément aux dispositions de l'avant-projet dressé par les ingénieurs du département de l'Aveyron;

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 21)

[1er juin 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de reconstruc-

tion du pont de la Mescla (Alpes-Maritimes) et la rectification de la route nationale n° 207, aux abords de cet ouvrage, conformément aux dispositions du plan en date des 16 septembre et 10 octobre 1890, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° La dépense à la charge de l'État, évaluée à 82.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la construction des ponts dépendant des routes nationales;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 22)

[13 juin 1892]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la reconstruction d'une partie du couronnement de la jetée nord du port d'Alger, conformément aux dispositions du projet dressé par les ingénieurs, les 18 décembre 1891, 22 janvier 1892, et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 17 mars 1892;

2° La dépense de ces travaux, évaluée à 340.000 francs, sera prélevée sur les crédits inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes en Algérie.

(N° 23)

[18 juin 1892]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 42, aux abords du pont tournant de Canteleu sur le canal de la Haute-Deule (Nord), avec substitution à ce pont d'un pont fixe, et rectification du canal sur 300 mètres

de longueur en ligne droite; le tout suivant la direction indiquée par des traits rouges et une teinte rose sur le plan d'ensemble visé par l'ingénieur en chef, le 2 août 1890, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route demeurera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours;

2° Il est pris actes des engagements souscrits par la ville de Lille dans la délibération, en date du 11 décembre 1891, de verser, en augmentation du chiffre de la dépense à la charge de l'État, une somme de 16.000 francs pour travaux complémentaires d'intérêt surtout municipal;

3° La dépense à la charge de l'État, évaluée à 200.000 francs, sera imputée pour 172.000 francs sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics en vue de la rectification des routes nationales et, pour 38.000 francs, sur les crédits de ce ministère ouverts au titre de l'amélioration des canaux de navigation;

4° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 24)

[18 juin 1892]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclaré d'utilité publique l'écrètement de la route nationale n° 172, au droit du haras de Saint-Lô (Manche), conformément aux dispositions générales indiquées par une teinte rose au plan, en date du 17 décembre 1880, plan qui restera annexé au présent décret;

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux en se

conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 25)

[20 juin 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant :

1° Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne d'Alger à Oran :

Projet de modifications aux bâtiments des voyageurs des gares de l'Oued-Rouïna et des Attafs, présenté, le 8 janvier 1892, avec un détail estimatif montant à 2.550 francs, y compris les frais généraux, intérêts et amortissement;

2° Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 1.700 francs, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les lois et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 26)

[8 juillet 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'une deuxième voie principale entre Nantilly et Montreuil-Bellay (ligne de Poitiers à Saumur), conformément aux plans et profils soumis à l'enquête d'utilité publique et por-

tant les dates des 2-11 septembre 1891, qui resteront annexés au présent décret;

2° La dépense, évaluée approximativement à 832.300 francs, sera imputée, pour 822.420 francs, sur les crédits ouverts à la deuxième section du budget ordinaire (*Travaux complémentaires du réseau de l'État*) et, pour le surplus, soit 9.880 francs, sur le compte de l'exploitation des chemins de fer de l'État;

3° La déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de deux ans à dater du présent décret.

(N° 27)

[13 juillet 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour le développement des installations du service local à la station de Nesle-Normandeuse (ligne d'Abancourt au Tréport), conformément aux dispositions du plan général produit par la compagnie du chemin de fer du Nord, à la date du 23 mai 1891, lequel plan demeurera annexé au présent décret;

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie du Nord est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas terminées dans un délai de deux ans à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 28)

[18 juillet 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 15 de la Haute-Loire, du Puy à

Saint-Agrève, entre les points kilométriques 3km,3 et 5km,8, au lieu dit *les Côtes du Boussillon*, commune de Saint-Germain-Laprade, à exécuter suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 17 septembre 1890, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera mise à la disposition de la commune, en vue de l'affectation indiquée dans la délibération du conseil municipal de Saint-Germain-Laprade, en date du 13 décembre 1891 (classement dans le réseau vicinal des parties de route à abandonner par suite de la rectification projetée);

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par ladite commune, suivant la délibération du conseil municipal, en date du 12 mars 1891, de fournir une subvention de 4.000 francs;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivant de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 29)

[20 juillet 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarées d'utilité publique les acquisitions supplémentaires de terrains nécessaires, dans les communes de Cenon et de Lormont, à l'équilibre des remblais du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux et au rétablissement des communications et des écoulements d'eau, conformément aux plans et profils soumis à l'enquête d'utilité publique et portant les dates des 19-27 février 1892, qui resteront annexés au présent décret;

2° La dépense, évaluée approximativement à 200.000 francs, sera imputée sur les crédits ouverts à la deuxième section du budget ordinaire (*Études et travaux de chemins de fer*) ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret.

(N° 30)

[27 juillet 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter en vue de l'amélioration des installations du service local, à la station de Canaples (ligne de Frévent à Gamaches), conformément aux dispositions du plan général produit par la compagnie du Nord, à la date du 7 août 1891, lequel plan restera annexé au présent décret ;

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie du Nord est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans, à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 31)

[11 août 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 4, dans les côtes de Barbezieux et de Blamont (Meurthe-et-Moselle), suivant la direction indiquée par des traits rouges sur le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 27 février 1891, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction suivie par la route dans la côte de Blamont sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée

à la circulation sur tout son parcours; elle sera remise à la commune de Blamont pour recevoir l'affectation indiquée dans la délibération du conseil municipal, en date du 9 août 1891;

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le département de Meurthe-et-Moselle, aux termes de la délibération du conseil général, du 26 avril 1892, de concourir à la dépense pour une somme de 5.000 francs;

3° La dépense à la charge du trésor, évaluée à 30.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales;

4° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841;

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas eu lieu dans un délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 32)

[16 août 1892]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 166, dans la côte du pont Rimbert (départements d'Ille-et-Vilaine et des Côtes-du-Nord), avec reconstruction du pont sur la Rance, suivant la direction générale indiquée par des traits rouges et une teinte rose sur le plan général visé par l'ingénieur en chef d'Ille-et-Vilaine, le 19 septembre 1891, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route demeurera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours;

2° La dépense, évaluée à 25.500 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se

conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 33)

[14 novembre 1892]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway de Rosny-sous-Bois à la Maltournée.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics.

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Seine et de Seine-et-Oise, d'une ligne de tramway partant de la station de Rosny-sous-Bois (réseau de l'Est) et aboutissant, sur la ligne de tramway de Vincennes à Ville-Évrard, à la station de la Maltournée (commune de Neuilly-sur-Marne).

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Est approuvée, avec l'avenant au cahier des charges annexé au décret du 18 novembre 1885, la convention passée, le 31 mai 1892, entre le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, et la Société anonyme dite « Compagnie des chemins de fer nogentais », pour la construction et l'exploitation de la ligne dont il s'agit, conformément aux clauses et conditions de cette convention, du cahier des charges ci-dessus visé et de l'avenant à ce cahier des charges.

Ladite convention, ledit avenant et le plan d'ensemble visé ci-dessus resteront annexés au présent décret.

. . . .

CONVENTION.

Entre M. le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par un décret délibéré en conseil d'État,

D'une part ;

1° Et MM. Henri-Marc Vermeil, docteur en médecine, ancien membre du conseil général de Seine-et-Oise, conseiller municipal de Neuilly-Plaisance, demeurant à Neuilly, président du conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer Nogentais;

2° Edouard-Paul-Louis Delthil, docteur en médecine, officier d'académie, demeurant à Paris;

3° Alexandre Aubert, propriétaire à Neuilly-sur-Marne;

4° Emile Bleyfus, adjoint au maire du Perreux, demeurant au Perreux (Seine), 22, rue des Rochers;

5° Césaire Duflot, négociant, demeurant à Nogent-sur-Marne, 15, boulevard des Ecoles;

6° Henri Leclaire, industriel, maire de Neuilly-sur-Marne, y demeurant;

7° Adrien-Louis-Victorien Mentienne, propriétaire, ancien maire de Bry-sur-Marne, y demeurant;

8° Victor Mauroy, ancien notaire, propriétaire à Fontenay-sous-Bois (Seine)

9° Charles-Auguste Porack, docteur en médecine, propriétaire à Noisy-le-Grand (Seine-et-Oise),

Agissant tous au nom et comme composant le conseil d'administration de la société anonyme par actions dite *Compagnie des chemins de fer nogentais*, au capital de 900.000 francs, société dont le siège est à Nogent-sur-Marne (Seine), rue du Maréchal Vaillant, 7, et ayant aux fins des présentes les pouvoirs les plus étendus aux termes de l'acte constitutif de ladite société, reçu en la forme authentique par Me Maury, notaire à Nogent-sur-Marne, le 3 décembre 1884, dûment enregistré et publié conformément à la loi,

D'autre part ;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la société anonyme dite *Compagnie des chemins de fer nogentais*, qui l'accepte, une ligne de tramway à traction mécanique pour le service des voyageurs et marchandises à établir entre la Maltournée, commune de Neuilly-sur-Marne (Seine-et-Oise) et la station de Rosny-sous-Bois, formant un embranchement de la ligne principale de Paris (porte de Vincennes) à Ville-Evrard, présentant une longueur de 3.000 mètres, dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé au décret du 18 novembre 1885.

Art. 2. — La compagnie des chemins de fer nogentais s'engage à exécuter et à exploiter la ligne et l'embranchement dont il s'agit, sans subvention ni garantie d'intérêt de l'État, suivant les clauses et conditions du cahier des charges susmentionné, de la ligne de Vincennes à Ville-Évrard.

Art. 3. — Le tarif à appliquer pour le parcours total sur l'embranchement sera de 20 centimes en 1re classe et 15 centimes en 2e classe.

Art. 4. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de deux mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique. Les travaux devront être commencés dans un délai d'un mois compté à partir de l'approbation des projets d'exécution et terminés de telle façon que l'embranchement soit livré à l'exploitation six mois au plus après la date fixée pour le commencement des travaux.

Art 5. — Dans le cahier des charges visé à l'article 2 il est dérogé au cahier des charges type approuvé par le décret réglementaire du 6 août 1881 en ce qui concerne les articles 21, 23, 24, 25, 26, 27, 29 et 30.

Fait à Nogent en triple expédition, le 31 mai 1892.

. . . .

Avenant du cahier des charges de la ligne de Vincennes à Ville-Evrard.

Le présent cahier des charges s'appliquera également à la ligne de tramway à établir entre la Maltournée (Seine-et-Oise) et la station de Rosny-sous-Bois (Seine) ne formant, avec la ligne principale de Paris (porte de Vincennes) à Ville-Évrard et l'embranchement de Bry-sur-Marne, qu'un seul réseau.

Les articles ci-après désignés seront modifiés ainsi qu'il suit :

Art 2. — La ligne partira de la Maltournée pour aboutir à Rosny-sous-Bois. Elle empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Département de Seine-et-Oise.

Déviation en terrain neuf de la Maltournée.

Chemin vicinal n° 1, de Rosny à Neuilly-sur-Marne.

Avenue de la Station.

Département de la Seine.

Chemin de grande communication n° 21 *bis*, de Rosny à Neuilly-sur-Marne.

Art. 14. — Le nombre minimum de voyages qui devront être faits tous les jours est fixé à seize dans chaque sens.

Art. 23. — Le maximum des tarifs à percevoir sera :

25 centimes en 1re classe :

15 centimes en 2e classe.

(N° 34)

[12 décembre 1892]

Décret autorisant l'exploitation, au moyen de la traction mécanique, des lignes de tramways du Louvre à Saint-Cloud, du Louvre à Sèvres et de Sèvres à Versailles.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics.

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est autorisée, par dérogation à l'article 1er des cahiers des charges annexés aux décrets de concession des 18 février 1854 et 28 avril 1855, l'exploitation, au moyen de la traction mécanique, des lignes de tramways du Louvre à Saint-Cloud, du Louvre à Sèvres et de Sèvres à Versailles.

Cette autorisation est accordée, à charge, par la Compagnie concessionnaire, de se conformer aux prescriptions du décret du 6 août 1881, qui sont applicables à la traction mécanique.

Art. 2. — L'administration pourra exiger, à une époque quelconque de la concession, que la traction mécanique soit remplacée provisoirement par la traction au moyen de chevaux, si elle juge que le premier de ces deux modes de traction n'assure pas convenablement la sécurité et la régularité du service ou qu'il présente des inconvénients graves pour le public.

Ce changement devra, pour devenir définitif, être ordonné par un décret, à la suite d'une enquête faite dans les mêmes formes que celle qui a précédé la présente autorisation, la Compagnie concessionnaire entendue.

. . . .

(N° 35)

[27 décembre 1892]

Décret approuvant la substitution à un particulier de la Compagnie des chemins de fer de la Drôme comme concessionnaire des lignes de tramways de Tain à Romans et de Montélimar à Dieulefit, et rétrocessionnaire des lignes de Saint-Vallier au Grand-Serre et de Valence à Chabeuil.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Marchand de la Compagnie des chemins de fer de la Drôme comme concessionnaire des lignes de tramways de Tain à Romans et de Montéli-

mar à Dieulefit et rétrocessionnaire des lignes de Saint-Vallier au Grand-Serre et de Valence à Chabeuil.

Art. 2. — Il est interdit à la Compagnie, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes ci-dessus, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

. . . .

(N° 36).

[27 décembre 1892]

Décret reportant au 5 septembre 1893 le délai fixé par l'article 2 du décret du 5 septembre 1891 pour les expropriations de la ligne de tramway de Grandcamp à Isigny.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est reporté au 5 septembre 1893 le délai fixé, pour les expropriations de la ligne de tramway de Grandcamp à Isigny, par l'article 2 du décret ci-dessus visé du 5 septembre 1891.

. . . .

(N° 37)

[28 décembre 1892]

Décret nommant un membre de la Commission mixte des travaux publics et du Comité consultatif des chemins de fer.

Par décret rendu sur le rapport du Ministre des travaux publics, M. de la Tournerie, inspecteur général de 1re classe au corps des ponts et chaussées, a été nommé membre de la Commission mixte des travaux publics et du Comité consultatif des chemins de fer en remplacement de M. Leblanc, décédé.

. . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 38)

[7 août 1891]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Dépôt de fourrages le long de dépendances du chemin de fer. — Distance. — (Sieur Caillaud.)

Lorsqu'un dépôt de fourrages est situé, non en bordure de la voie, mais le long des dépendances du chemin de fer qui ne servent pas au passage des machines et que ce chemin de fer est en déblai, la distance de 20 mètres exigée par l'article 7 de la loi du 15 juillet 1845 doit être mesurée à partir d'une ligne tracée à 1m,50 du rail le plus voisin et non à partir de l'arête supérieure du déblai.

CONSIDÉRANT que, si, d'après l'article 7 de la loi du 15 juillet 1845, il est défendu d'établir à une distance de moins de 20 mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des meules de pailles ou de foin, et si, d'après l'article 5, paragraphe 2, de la même loi, cette distance doit être mesurée, lorsque le chemin de fer se trouve en déblai, à partir de l'arête supérieure du déblai, cette disposition édictée dans le but de prévenir les incendies ne saurait s'appliquer dans le cas où les dépôts de fourrages sont situés, non pas en bordure de la voie, mais le long des dépendances du chemins de fer, qui ne servent pas au passage des machines ; qu'alors la distance de 20 mètres doit être mesurée à partir d'une ligne tracée à 1m,50 du rail le plus voisin ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que tous les dépôts de fourrages qui ont fait l'objet du procès-verbal de contravention se trouvent à plus de 21m,50 des rails de la ligne de Nantes à Bordeaux ; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture de la Vendée a, par l'arrêté attaqué, condamné le requérant à l'amende et à l'enlèvement de ces dépôts... (Arrêté

annulé. Sieur Caillaud renvoyé des fins du procès-verbal de contravention dressé contre lui.)

(N° 39)

[6 novembre 1891]

Cours d'eau. — Canal d'irrigation. — Syndicat du canal de Beaucaire et Société des canaux de Beaucaire à Aigues-Mortes. — Dommages. — Débordement des eaux. — Volume d'eau, nécessaire pour la submersion de vignobles, non livré. — Frais d'expertise. — Procédure. — Lois visées : 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807. — (Administration du canal de Beaucaire contre dame veuve Pallier et autres.)

Décidé, par application du traité passé entre un syndicat et une société copropriétaire d'un canal, que ce syndicat ayant été chargé de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation de l'ouvrage, est directement responsable à l'égard des tiers de la totalité des dommages résultant de l'exécution dudit canal. — (Administration du canal de Beaucaire contre dame veuve Pallier, 1re espèce.)

Décidé que, si le débit du canal a pu se trouver accru par le déversement d'eaux provenant d'infiltrations ou de submersions de parcelles voisines de ce canal, cette circonstance n'est pas de nature à faire disparaître la responsabilité dudit syndicat envers les riverains dont les propriétés ont été inondées. — (Administration du canal de Beaucaire contre dame veuve Pallier, 1re espèce.)

Rejet d'une objection tirée de ce que, contrairement à l'arrêté réglementaire du syndicat, le propriétaire n'aurait point demandé par déclaration écrite et signée que les eaux nécessaires pour la submersion de ses vignobles lui soient délivrées. — (Administration du canal de Beaucaire contre sieur Lagorce, 2e espèce.)

Dommages susceptibles d'être supprimés. — Lorsqu'un dommage est dû à des causes accidentelles et qu'il est susceptible d'être supprimé en totalité dans l'avenir, il n'y a pas lieu d'allouer une indemnité pour dépréciation définitive. — (Administration du canal de Beaucaire, contre sieur Amelot, 3e espèce.)

Lorsqu'une indemnité a été allouée à un propriétaire membre du syndicat pour les dommages causés à sa propriété, ce propriétaire n'est pas fondé à demander décharge des taxes auxquelles il a été assujetti comme membre du syndicat. — (*Administration du canal de Beaucaire contre sieur Lagorce, 2e espèce.*)

Frais d'expertise répartis : (*1re espèce et 3e espèce*) *; mis à la charge du syndicat qui avait fait des offres bien inférieures à l'indemnité qui a été allouée* (*4e espèce*) *ou n'en avait fait aucune* (*6e espèce*).

Frais d'expertise réservés par le conseil de préfecture pour y être statué après tierce expertise ; non-recevabilité du pourvoi dirigé contre cette disposition de l'arrêté. — (*Administration du canal de Beaucaire, contre sieur Noyer, 5e espèce.*)

Procédure — Arrêté ayant statué sur des conclusions prétendues produites après la clôture des débats et non communiquées à la partie adverse ; allégations contredites par l'arrêté lui-même ; rejet. — (*Administration du canal de Beaucaire, contre dame veuve Pallier, 1re espèce.*)

1re ESPÈCE. — (*Administration du canal de Beaucaire contre dame veuve Pallier.*)

VU LA REQUÊTE de l'administrateur séquestre du canal d'irrigation de la plaine de Beaucaire... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté en date du 24 mars 1887 par lequel le conseil de préfecture du département du Gard l'a condamné à payer à la dame veuve Pallier une indemnité de 315 francs pour le préjudice causé à la propriété de cette dernière par les débordements d'un canal dit colateur destiné à assurer l'écoulement des eaux ayant servi aux irrigations ;

SUR LE MOYEN DE FORME TIRÉ *de ce que le conseil de préfecture aurait statué sur des conclusions qui n'auraient été produites qu'après la clôture des débats et qui seraient contenues dans un mémoire dont le requérant n'aurait pas reçu communication :*

Considérant qu'il résulte des constatations mêmes de l'arrêté attaqué que lesdites conclusions ont été déposées à l'audience, c'est-à-dire avant la clôture des débats ;

Considérant d'autre part, que la procédure suivie a été contradictoire, l'administration ayant répondu à toutes les conclusions et à tous les moyens présentés par la dame Pallier ;

AU FOND :

Considérant que si, en vertu du traité du 22 mars 1876, passé entre le syndicat du canal d'irrigation de la plaine de Beaucaire

et la Société des canaux de Beaucaire à Aigues-Mortes, la propriété du canal dit colateur n° 1 appartient en commun à ces deux Sociétés, il résulte de ce contrat que le syndicat a été chargé de l'aménagement actuel, de l'entretien et de l'exploitation de cet ouvrage et que dès lors c'est à bon droit que le conseil de préfecture l'a déclaré directement responsable à l'égard des tiers de la totalité des dommages résultant de l'exécution de ce canal; que cette décision ne fait d'ailleurs pas obstacle à ce que ledit syndicat, s'il s'y croit fondé, fasse valoir devant l'autorité compétente les droits qu'il pourrait avoir à obtenir de la Société des canaux de Beaucaire à Aigues-Mortes le remboursement d'une partie de la dépense mise à sa charge de ce chef;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'expertise a laquelle il a été procédé, que les dommages dont s'est plaint la dame Pallier et pour lesquels une indemnité lui a été allouée ont eu pour cause immédiate le débordement du colateur n° 1, et que l'inondation des terrains appartenant à ladite dame ne se serait pas produite si les eaux qui se sont répandues sur cette propriété n'y avaient été amenées par ce canal; qu'ainsi ces dommages résultent directement de l'exécution dudit ouvrage; que si le débit du canal a pu se trouver accru par le déversement d'eau provenant d'infiltrations ou de submersions de parcelles voisines de ce canal, cette circonstance qui pourrait donner lieu à une action du syndicat contre les propriétaires de ces parcelles n'est pas de nature à faire disparaître la responsabilité du syndicat au regard des propriétaires des terrains qui ont souffert du débordement de ce colateur;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a condamné le syndicat à payer à la dame Pallier la somme de 315 francs à laquelle, d'après les experts, s'élèvent les dommages subis par la dame Pallier et dont le montant n'est d'ailleurs pas contesté;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que la dame Pallier avait demandé devant le conseil de préfecture l'allocation d'une somme de 3.000 francs; que ses conclusions ont été rejetées en ce qui concerne l'indemnité réclamée pour dépréciation définitive de sa propriété et pour dommages antérieurs à l'année 1884; qu'il lui est alloué seulement une somme de 315 francs pour les dommages subis par sa propriété pendant ladite année, et que l'administration du séquestre du canal offrait de lui payer 60 francs; que, dans ces circonstances, il y a lieu, réformant l'arrêté attaqué, de mettre

les frais d'expertise pour un cinquième à la charge de la dame Pallier et pour le surplus à la charge du syndicat ;

Sur les intérêts : — (... alloués à partir du 26 mars 1885, jour où ils ont été demandés et capitalisés aux 4 décembre 1888 et 13 janvier 1890, dates des demandes de capitalisation. Les frais d'expertise seront supportés pour un cinquième par la dame Pallier et pour le surplus par le syndicat. Intérêts capitalisés à partir des 4 décembre 1888 et 13 janvier 1890. Syndicat condamné aux dépens.)

2e ESPÈCE. — (*Administration du canal de Beaucaire contre sieur Lagorce.*)

VU LA REQUÊTE de l'administrateur-séquestre du canal d'irrigation de la plaine de Beaucaire... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler deux arrêtés en date des 19 novembre 1885 et 21 mars 1889 par lesquels le conseil de préfecture du département du Gard a déclaré le sieur Lagorce (Alfred), propriétaire, demeurant à Nîmes, recevable et fondé dans sa demande d'indemnité à raison de l'insuffisance de l'eau mise à sa disposition pour la submersion de ses vignes et a condamné l'administration du canal à payer audit sieur Lagorce la somme de 7.500 francs ;

SUR LES CONCLUSIONS *du pourvoi tendant à l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture du* 19 *novembre* 1885 ;

Considérant que, si en vertu des articles 4 et 8 de l'arrêté réglementaire du 23 octobre 1878, l'administrateur du canal peut subordonner la délivrance de l'eau d'irrigation au dépôt d'une déclaration écrite et signée du propriétaire intéressé, il résulte de l'instruction et n'est pas contesté que, sans exiger l'accomplissement de cette formalité, ledit administrateur, sur la demande verbale qui lui en a été faite dans les conditions acceptées par lui, a autorisé le sieur Lagorce à effectuer avec les eaux du canal la submersion de ces vignes comprises dans le syndicat ; que, dans ces circonstances, le sieur Lagorce était recevable à se plaindre de l'obstacle apporté à la submersion de son vignoble, et c'est avec raison que le conseil de préfecture, sans admettre la fin de non-recevoir opposée par l'administration du canal, a ordonné une expertise sur la réclamation dont il était saisi ;

Sur les conclusions du pourvoi tendant à l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture du 21 *mars* 1889 :

Considérant que, devant le conseil de préfecture, le sieur Lagorce fondait sa demande d'indemnité sur le préjudice résultant pour lui du dépérissement de son vignoble par suite des obstacles

que le syndicat avait apportés à la délivrance du volume d'eau nécessaire à la submersion en 1884 et 1885; que par ses arrêtés en date des 19 novembre 1885 et du 26 juin 1886 le conseil de préfecture a donné aux experts et aux tiers experts, mission d'apprécier la réclamation du sieur Lagorce, et d'évaluer, s'il y avait lieu, le montant de l'indemnité qui devait lui être allouée; qu'ainsi la mission du tiers expert n'était pas limitée à la vérification des constatations déjà faites par les premiers experts;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'administration du canal a, malgré la réclamation justifiée du sieur Lagorce, refusé de délivrer à ce propriétaire le volume d'eau auquel il avait droit et qui lui était nécessaire pour la submersion de ses vignes comprises dans le syndicat, alors que ce volume d'eau pouvait être mis à sa disposition; que ce dernier n'a pu, par suite, opérer cette submersion et qu'il en est résulté pour lui un dommage dont il lui est dû réparation;

Considérant que l'administrateur du canal d'irrigation n'établit pas qu'en fixant le montant de l'indemnité à la somme de 7.500 francs, conformément aux conclusions du tiers expert, le conseil de préfecture ait fait une appréciation exagérée du préjudice éprouvé par le sieur Lagorce; que, par suite, il y a lieu de rejeter le pourvoi du syndicat;

Sur le recours incident du sieur Lagorce :

Considérant que l'indemnité ci-dessus allouée au sieur Lagorce a pour effet de réparer entièrement le préjudice qui lui a été causé; que par suite ledit sieur Lagorce, qui n'a pas cessé de faire partie du syndicat, n'est pas fondé à demander décharge des taxes auxquelles il a été assujetti à ce titre;

Sur les intérêts des intérêts : — (... Non-lieu de les allouer à la date du 18 novembre 1889, les intérêts ayant été demandés depuis moins d'un an. Rejet; dépens du pourvoi à la charge du syndicat, dépens du recours incident à la charge du sieur Lagorce.)

3e ESPÈCE. — (*Administration du canal de Beaucaire contre sieur Amelot de La Rousilhe.*)

SUR LE POURVOI *du syndicat tendant à faire réduire à* 209f,45 *l'indemnité allouée au sieur Amelot de La Rousilhe, à raison des dommages qui ont été causés à sa propriété pendant l'année* 1885 *par les débordements du colateur n°* 1 *:* — ... (Comme dans la 1re espèce, au fond);

Sur le recours incident du sieur Amelot de La Roussilhe tendant

à ce qu'il lui soit alloué une indemnité pour perte de récoltes antérieurement à l'année 1884 et pour dépréciation définitive de sa propriété :

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport des experts que les débordements du colateur n° 1 n'ont commencé à se produire que dans le courant de l'année 1884 ; que, dès lors, le sieur Amelot de La Roussilhe n'est pas fondé à soutenir que sa propriété a subi des dommages, de ce chef, antérieurement à ladite année ;

Considérant, d'autre part, qu'il est établi également par le le rapport des experts que les dommages éprouvés par le sieur Amelot de La Roussilhe peuvent, dans l'avenir, cesser en totalité lorsque les inondations provenant des débordements du canal, lesquels sont dus à des causes accidentelles, ne se produiront plus ; que, dans ces circonstances, les dommages subis ne constituent pas des dommages permanents, permettant au sieur Amelot de La Roussilhe de soutenir qu'il a droit à une indemnité une fois payée pour dépréciation définitive de sa propriété ;

Sur les frais d'expertise : — ... (Motifs analogues à ceux de la 1re espèce) ;

Sur les intérêts des intérêts : — ... (Intérêts alloués à partir du 4 novembre 1886, capitalisés au 18 juin 1890)... (Frais d'expertise mis pour un cinquième à la charge du sieur Amelot de la Roussilhe et pour le surplus à la charge du syndicat. Intérêts capitalisés à partir du 18 juin 1890. Dépens du recours principal à la charge du syndicat, ceux du recours incident à la charge du sieur Amelot.)

4e ESPÈCE. — (*Administration du canal de Beaucaire contre sieurs Bouisset et autres.*)

AU FOND : — ... (Comme à la 1re espèce) ;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que l'expertise n'a porté que sur la constatation et l'évaluation des dommages subis, en 1885, par les sieurs Bouisset et autres, et qu'il est accordé à ces propriétaires des indemnités de beaucoup supérieures aux offres de l'administration ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que les frais de l'expertise ont été mis en totalité à la charge du syndicat ;

Sur les intérêts : — ... (Alloués à partir du 3 janvier 1889, jour où ils ont été demandés, capitalisés à la date du 28 octobre 1891)... (Rejet avec intérêts. Syndicat condamné aux dépens.)

Affaire semblable. — *Administration du canal de Beaucaire contre sieur Roux.*

5e espèce. — (*Administration du canal de Beaucaire contre sieur Noyer.*)

Au fond : — ... (Comme à la 1re espèce.)

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a expressément réservé les frais d'expertise pour y être statué après qu'il aura été procédé à la tierce expertise ordonnée sur différents chefs du litige et que le requérant n'est pas recevable à se pourvoir contre cette disposition dudit arrêté... (Rejet.)

Décisions semblables. — *Administration du canal de Beaucaire contre sieurs Flandrin, Salin, Commune, dame veuve Sabatier, Armet.*

6e espèce. — (*Administration du canal de Beaucaire contre sieurs Noyer, Béraud et autres.*)

Considérant que l'administrateur du séquestre n'avait fait aucune offre ; que dès lors c'est à bon droit que le conseil de préfecture a mis en totalité à la charge du syndicat les frais d'expertise... (Rejet avec dépens.)

(N° 40)

[6 novembre 1891]

Dettes de l'État. — *Responsabilité de l'État.* — (Sieur Fourcade.)

Lorsqu'à la suite d'une décision du ministre compétent autorisant l'emploi pour les travaux publics des ciments d'une usine, le propriétaire de cette usine a donné une grande extension à sa fabrication, n'est pas fondé à demander une indemnité à raison du refus des agents de l'État de laisser employer lesdits ciments pour les travaux publics. Le ministre n'avait pris aucun engagement envers ledit industriel.

Vu la requête pour le sieur Fourcade... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision en date du 22 août 1889, par laquelle le Ministre des travaux publics a rejeté la demande d'indemnité formée par lui à raison des pertes qu'il aurait

éprouvées, par le fait de l'administration, dans l'exploitation de son industrie ; — *ce faisant, attendu* que le Ministre des travaux publics ayant, par décision du 18 juillet 1876, autorisé les ingénieurs à faire emploi des ciments de l'usine de Campbon dans les travaux publics, le sieur Fourcade a donné une grande extension à sa fabrication ; qu'en 1886 des ingénieurs ont déclaré dans un article inséré dans les *Annales des ponts et chaussées* que la composition chimique desdits ciments était défectueuse, et que depuis ces produits n'ont plus été employés dans les travaux publics, ce qui a entraîné la ruine de l'usine ; condamner l'État à payer au sieur Fourcade une indemnité de 259.975f,57 avec intérêts et dépens ;

Vu la décision du Ministre des travaux publics du 18 juill. 1876 ;

Vu les observations en défense du Ministre des travaux publics, et tendant au rejet du pourvoi par les motifs que, si le sieur Fourcade a jugé à propos de donner de l'extension à sa fabrication c'est à ses risques et périls, qu'en effet, en autorisant, par la décision du 18 juillet 1876, les ingénieurs à accepter les produits de l'usine Campbon, sous leur responsabilité, le ministre n'a pris vis-à-vis du requérant aucun engagement ;

CONSIDÉRANT qu'aucun des faits énoncés dans la requête n'est de nature à engager la responsabilité pécuniaire de l'État, que dès lors le sieur Fourcade n'est pas fondé à demander l'annulation de la décision par laquelle le Ministre des travaux publics a rejeté sa réclamation... (Rejet.)

(N° 41)

[6 novembre 1891]

Travaux publics. — École normale. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales de 1866. — *Procédure.* — (Sieurs Gélis et Pontié contre département de l'Aveyron.)

Régie. — Mise en régie fondée sur des retards dans les travaux occasionnés par l'insuffisance de matériaux et d'ouvriers et sur certaines malfaçons. Décharge des conséquences de la mise en régie et indemnité allouée : les retards proviennent de la remise tardive des plans par l'architecte, de difficultés imprévues dans l'établissement de fondations et de la qualité défectueuse de la pierre approvisionnée par ordre de l'archi-

tecte ; les malfaçons sont insuffisantes pour motiver à elles seules la mise en régie de toute l'entreprise.

Résiliation. Article 31. Diminution du sixième dans la masse des travaux. — Lorsqu'une clause du cahier des charges stipule que les entrepreneurs ne pourront élever aucune réclamation pour diminution dans la masse de certains ouvrages, il n'y a pas lieu de tenir compte des diminutions sur ces ouvrages pour le calcul des diminutions sur la masse.

Procédure. — Arrêté concernant des travaux inachevés rendu avec raison, tous droits des parties réservés ; non-recevabilité d'une demande formée directement devant le Conseil d'État relativement aux chefs réservés.

. . . .

(N° 42)

[13 novembre 1891]

Fournitures (Marché de). — Chemin de fer. — Traverses. — Rétrocession du marché à la compagnie de l'Est à la suite de la cession faite par l'État à ladite compagnie des lignes en construction. — Transport des traverses plus onéreux. — (Sieur Himmelsbach.)

Décidé, par interprétation du contrat de rétrocession du marché qui avait garanti au fournisseur un certain prix pour des traverses, objets du marché, que l'État n'était point responsable, envers ledit fournisseur, de l'augmentation du prix du transport des traverses aux différentes gares; les frais de transport exigés par la compagnie sont indépendants des prix stipulés.

. . . .

Considérant que le sieur Himmelsbach soutient que, par le fait des changements apportés dans la désignation des lieux de ses fournitures, à la suite de la rétrocession à la compagnie du chemin de fer de l'Est, du marché qu'il avait passé avec l'État, le tarif P. V. n° 6, dont il était admis à réclamer l'application, a cessé de pouvoir être invoqué par lui ; qu'il expose qu'en vertu dudit tarif les traverses expédiées par un embranchement industriel, de son chantier, où elles subissaient le créosotage, aux différentes gares de livraison, étaient taxées comme expédiées de la gare même de Saint-Dizier, alors que, pour l'exécution de son marché avec la compagnie de l'Est, ce tarif spécial ayant cessé

de lui être applicable, il a dû payer à la compagnie une redevance pour le transport de ses traverses sur ledit embranchement industriel, redevance dont l'État, aux termes des conventions intervenues, serait tenu de l'indemniser;

Considérant qu'aux termes de l'article 1er du cahier des charges, le marché du sieur Himmelsbach avait pour objet la fourniture de traverses à livrer sur wagon, aux différentes gares des lignes de Saint-Florentin à Vitry-le-François et de Révigny à Saint-Dizier, dénommées dans l'article 2; qu'ainsi le mode de transport à l'aide duquel ces traverses étaient amenées aux gares de livraison ne concernait que l'entrepreneur, qui restait libre de l'assurer par les moyens qu'il lui convenait d'employer;

Considérant qu'à la suite de la cession des lignes dont s'agit, par l'État, à la compagnie de l'Est, l'État a passé, avec le sieur Himmelsbach, le 17 décembre 1883, un nouveau contrat par lequel le sieur Himmelsbach a accepté la rétrocession de son marché à la compagnie de l'Est; que les lieux de livraison primitivement désignés ont été modifiés, et que les parties ont été d'accord pour fixer le prix nouveau, en déduisant du prix originaire, par application de l'article 2 du cahier des charges, une somme de 31 centimes, représentant la différence moyenne de parcours, sur la ligne du chemin de fer, entre les anciens et le nouveau lieu de livraison; que l'État s'est engagé à faire accepter ces conditions par la compagnie de l'Est et que, s'il a consenti à garantir le sieur Himmelsbach contre toute nouvelle réduction, cette disposition avait uniquement pour but de protéger le sieur Himmelsbach contre toute réduction de prix que la compagnie de l'Est, qui n'était pas partie au traité du 17 décembre 1883, aurait pu, en qualité de constructeur, vouloir imposer à son fournisseur, en sus de celle arrêtée par ledit traité, et qu'on ne saurait considérer comme une réduction des prix stipulés les taxes que la compagnie de l'Est a exigées du sieur Himmelsbach, en qualité de voiturier, à raison du transport de ses traverses, de son chantier à la gare de livraison, conformément aux tarifs homologués... (Rejet.)

(N° 43)

[13 novembre 1891]

Travaux publics communaux. — Construction de presbytère. — Décompte. — Offre de concours. — Compétence. — Intérêts :

absence de réception définitive. — (Sieur Richard contre commune de Nomécourt.)

Compétence. — Le desservant d'une commune s'étant engagé à supporter l'augmentation des dépenses qui proviendrait des modifications apportées, sur sa demande, pendant les travaux, au devis de construction du presbytère, cet engagement constitue une offre de concours en vue de l'exécution d'un travail public. — En conséquence, le conseil de préfecture était compétent pour statuer sur les conclusions prises par l'entrepreneur contre ce desservant.

Travaux supplémentaires. — Mise à la charge du desservant, conformément à la convention intervenue entre lui et la commune, de divers travaux non indispensables à la construction de l'ouvrage, exécutés sur sa demande et non autorisés par la commune.

Mise à la charge de la commune des travaux exécutés sur l'ordre de l'architecte, se rapportant à des nécessités survenues en cours d'entreprise et dont la dépense a été admise en partie par la commune, alors même que l'administration municipale ne les aurait pas autorisés expressément.

Intérêts. Point de départ. Prise de possession. — Lorsque la réception définitive des travaux qui, aux termes du cahier des charges, devait servir de point de départ aux intérêts du solde dû à l'entrepreneur n'a point eu lieu, la prise de possession doit être assimilée à cette réception définitive et par suite faire courir les intérêts, alors qu'au moment de ladite prise de possession les travaux étaient en état d'être reçus définitivement (*).

. . . .

(N° 44)

[13 novembre 1891]

Travaux publics. — Construction de maisons d'habitation et annexes du phare de Stiff. — Mise en régie. — Décompte. — Délai des réclamations. — Cahier des clauses et conditions générales de 1866. — (Sieurs Moulin et Olivier.)

Art. 35. *Mise en régie prononcée après une mise en demeure*

(*) Comp. 7 juillet 1882, commune de Colombier-Saugnieux (*Arr. du C. d'Ét.*). p. 632.

restée sans effet et ayant accordé aux entrepreneurs le délai que fixait le cahier des charges : régularité.

Mise en régie prononcée pour malfaçons : contestations sur l'existence des malfaçons : renvoi à l'expertise.

Art. 39 et 41. Recevabilité de chefs de réclamations formées contre le décompte plus de 10 jours ou plus de 20 jours après la présentation des pièces soumises à l'acceptation des entrepreneurs, ces pièces ne constituant ni attachements pris dans les conditions prévues par l'article 39 du cahier des clauses et conditions générales de 1886, ni décompte : annulation de l'arrêté attaqué : renvoi à l'expertise (*).

. . . .

SUR LES CONCLUSIONS *des sieurs Moulin et Olivier tendant à faire décider que les conséquences de la mise en régie prononcée contre eux ne doivent pas rester à leur charge et à leur faire allouer une indemnité pour le préjudice que cette mise en régie leur aurait causé :*

Considérant que les requérants soutiennent que l'arrêté de mise en régie n'a pas été pris après l'observation des formes prescrites par le cahier des clauses et conditions générales et que la mise en régie n'était pas justifiée;

Considérant d'une part que, sur le refus des entrepreneurs de satisfaire aux ordres de service qui leur avaient été adressés et qui leur prescrivaient la réfection de certains travaux, le préfet a pris un arrêté de mise en demeure, lequel n'a pas été suivi d'effet dans le délai de douze jours imparti aux entrepreneurs; que le préfet a alors ordonné l'établissement d'une régie aux frais des sieurs Moulin et Olivier; qu'il a observé ainsi les formes prescrites par l'article 35 du cahier des clauses et conditions générales;

Mais considérant que les entrepreneurs soutiennent d'autre part que les travaux dont la réfection leur a été prescrite étaient conformes aux prescriptions du cahier des charges et n'étaient entachés d'aucune malfaçon, que dès lors l'exécution de ces ré-

(*) Dans l'espèce, des attachements avaient été pris contradictoirement les 18, 28 juillet et 20 octobre 1884; depuis cette époque, il n'en avait plus été pris. En avril 1886, des attachements furent présentés aux entrepreneurs non plus isolément, mais en bloc et pour toute l'entreprise, non au moment de l'exécution des travaux, mais huit mois après leur achèvement. L'administration reconnaissait d'ailleurs que ces attachements avaient été exécutés après coup. Pouvait-on, dans ces conditions, opposer aux entrepreneurs la déchéance de l'article 39 ci-dessus rappelé ? C'était la première question dont le Conseil d'Etat était saisi.

fections ne pouvait leur être imposée et que la mise en régie qui a été la conséquence de leur refus de les exécuter n'était pas justifiée; que dans l'état de l'instruction il y a lieu de charger les experts de vérifier ces allégations pour qu'il soit ensuite statué ce qu'il appartiendra par le conseil de préfecture sur les conclusions ci-dessus mentionnées des sieurs Moulin et Olivier qui ont été à tort rejetées immédiatement par l'arrêté attaqué;

En ce qui concerne les chefs de réclamations rejetées comme non recevables par le conseil de préfecture :

Considérant qu'il résulte de l'examen des pièces présentées aux entrepreneurs le 18 avril 1886 et jointes au dossier, qu'elles ne contiennent ni attachement pris dans les conditions prévues par l'article 39 du cahier des clauses et conditions générales, c'est-à-dire en présence des entrepreneurs et contradictoirement avec eux au fur et à mesure de l'avancement des travaux, ni décompte; que, dès lors, la présentation de ces pièces ne peut faire courir les délais impartis aux entrepreneurs par les articles 39 et 41 pour présenter leurs réclamations contre les attachements ou les décomptes de fin d'année; que c'est donc à tort que le conseil de préfecture a rejeté comme présentées en dehors des délais fixés par lesdits articles, les réclamations formées par les sieurs Moulin et Olivier sous les chefs nos 1, 2, 4, 11, 22, 23, 25, 28, 31, 33 et 34, et que les requérants sont fondés à demander que l'arrêté du conseil de préfecture sur ce point soit réformé et que les experts soient chargés de vérifier les chefs précités de leurs réclamations. (Arrêté réformé en tant qu'il a rejeté immédiatement les conclusions prises par les sieurs Moulin et Olivier et relatives aux conséquences de la mise en régie prononcée contre eux, ainsi que les chefs nos 1, 2, 4, 11, 22, 23, 25, 28, 31, 33 et 34 de leurs réclamations relatives au décompte de leur entreprise. Les experts désignés devant le conseil de préfecture, outre la mission qui leur a été donnée par ledit conseil, rechercheront si les travaux dont la réfection a été ordonnée aux entrepreneurs avaient été exécutés conformément aux dispositions du cahier des charges et s'ils étaient exempts de malfaçons. Ils vérifieront en outre les réclamations relatives au décompte présentées par les entrepreneurs sous les nos 1, 2, 4, 11, 22, 23, 25, 28, 31, 33 et 34. Renvoi des sieurs Moulin et Olivier et de l'État devant le conseil de préfecture pour qu'il soit statué à nouveau après expertise sur les conclusions ci-dessus mentionnées. Rejet du surplus des conclusions des sieurs Moulin et Olivier. État condamné aux dépens.)

(N° 45)

[13 novembre 1891]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — (Ministre des travaux publics contre sieur Bastide.)

Déblais : prix : la clause forfaitaire insérée au cahier des charges, d'après laquelle le prix moyen du mètre cube des déblais est établi en tenant compte des diverses natures de terrains avec stipulation que l'entrepreneur devra, avant l'adjudication, se rendre compte des difficultés que présentent les diverses tranchées, fait obstacle à l'allocation d'un prix nouveau, alors qu'il n'est pas justifié que l'entrepreneur ait rencontré des terrains d'une nature autre que celle prévue au devis.

Transport des déblais : mesurage sans tenir compte du foisonnement par application du devis.

Accroissements des distances des transports des déblais : indemnité due.

Transports de déblais supplémentaires payés au prix des transports prévus.

. . . .

EN CE QUI CONCERNE *la revision des prix de fouille, charge et décharge de deblais :*

Considérant que l'article 98 du cahier des charges dispose que le prix moyen du mètre cube de déblais est établi en tenant compte des diverses natures de terrains et que l'entrepreneur devra, avant l'adjudication, se rendre compté des difficultés que présentent les diverses tranchées, les prix ne pouvant, après l'adjudication, être modifiés sous aucun prétexte; qu'ainsi le prix de 1f,35 porté au n° 1 du bordereau pour les déblais de toute nature, comprenant notamment le granit vif ou décomposé a été fixé à forfait et sans classification ;

Considérant qu'il n'est pas établi par l'expertise que l'entrepreneur ait rencontré dans l'exécution des travaux des terrains d'une nature autre que celle prévue au devis, qu'il suit de là que le ministre des travaux publics est fondé à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a augmenté le prix des déblais et accordé au sieur Bastide une indemnité de 213.969f,80;

En ce qui concerne la plus-value pour foisonnement des déblais transportés, et sans qu'il soit besoin de statuer sur la fin de non-recevoir opposée par le ministre des travaux publics :

Considérant qu'aux termes des paragraphes 7 et 8 combinés de l'article 97 du cahier des charges, les prix de fouille ou extraction, charge, transport et régalage s'appliquent au mètre cube mesuré au déblai et tiennent compte implicitement ou explicitement des différences de densité ou de foisonnement: que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué un supplément de prix spécial pour foisonnement ou densité imprévus des déblais;

En ce qui concerne les modifications des distances des transports des déblais :

Considérant que sur les sept rectifications apportées par le conseil de préfecture aux chiffres du décompte définitif relatifs aux transports de déblais, l'administration a reconnu l'exactitude des erreurs ou omissions signalées dans l'arrêté attaqué ou dans le rapport du tiers expert sous les nos 1, 4 et 5; qu'il résulte de l'instruction qu'il y a lieu de tenir compte en outre à l'entrepreneur des accroissements de distances des transports des déblais de l'avenue de la station de Pérols et du chemin d'exploitation y aboutissant ainsi que des transports des déblais de dérivations de cours d'eau et de 10 mètres cubes provenant de l'avenue de la gare de Barsanges qui ont été omis; qu'en ce qui concerne les transports des déblais supplémentaires et non prévus des tranchées nos 3, 11, 13, 14, 16, 22 et 24, qui ont été comptés à tort au wagon alors qu'ils auraient dû l'être au tombereau, le ministre n'est pas fondé à soutenir que le mode de règlement applicable était celui indiqué par le paragraphe 3 de l'article 99 du cahier des charges pour les emprunts dont le lieu n'aurait pas été indiqué au projet et ne justifie pas qu'en assimilant dans l'espèce lesdits transports à ceux des déblais prévus des mêmes tranchées, exécutés aux mêmes points, le tiers expert ait fait une inexacte application des dispositions du marché; qu'il résulte au contraire tant de ce qui précède que de l'expertise à laquelle il a été procédé, que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en allouant au sieur Bastide, du chef des transports une indemnité de 18.273f,83;

En ce qui touche les indemnités allouées par le conseil de préfecture à raison de la gêne causée au sieur Bastide par la concession hâtive des travaux de ballastage et de pose de la voie :

Considérant qu'il n'est pas établi par l'instruction que les entrepreneurs du ballastage et de la pose de la voie aient été autorisés à pénétrer sur le 5e lot avant l'achèvement et la remise de la plate-forme et que le sieur Bastide ait éprouvé de ce chef aucun préjudice, que dès lors c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué à l'entrepreneur une indemnité de 6.000 francs;

Sur le recours incident du sieur Bastide :

Considérant que les indemnités réclamées par le sieur Bastide à raison de retards dans la livraison des terrains et dans la remise des projets d'ouvrages d'art ont été écartées par son expert et par le conseil de préfecture, tant par application de l'article 124 du cahier des charges que faute par le sieur Bastide de faire la preuve du dommage qu'il aurait souffert, que le requérant ne produit devant le Conseil d'État aucune justification nouvelle à l'appui de sa demande, que dès lors ladite demande doit être rejetée;

Sur les intérêts des intérêts : ... (Arrêté réformé dans celles de ses dispositions par lesquelles ont été accordées au sieur Bastide : 1° une allocation de 213.969f,80; 2° une allocation de 9.788f,51 pour foisonnement; 3° une indemnité de 6.000 francs pour la gêne et le supplément de dépenses qui auraient été causés à l'entrepreneur par la concession des travaux de ballastage et de pose de voie. Intérêts des sommes pouvant rester dues au sieur Bastide, capitalisés aux dates des 8 juin 1889 et 21 octobre 1890. Rejet du surplus du recours du ministre des travaux publics et du recours incident du sieur Bastide, ainsi que de ses conclusions à fins de dépens.)

(N° 46)

[13 novembre 1891]

Travaux publics. — Construction d'un chemin vicinal. — Dommages. Procédure. — Chose jugée. — (Sieur Cailler contre commune de Brison.)

Déblais provenant des travaux de construction d'un chemin vicinal, ayant intercepté, pendant la durée des travaux, la voie conduisant de l'habitation du réclamant à diverses parcelles lui appartenant et ayant empêché l'accès d'une fontaine servant à son usage. Indemnité due.

Procédure. — Lorsqu'un propriétaire ayant intenté une action en dommages-intérêts contre un entrepreneur, celui-ci a appelé en garantie la commune et qu'il est intervenu une décision sans que le propriétaire ait pris de conclusions contre la commune, l'exception de la chose jugée ne peut pas être opposée à une action en dommages-intérêts intentée ensuite directement par le particulier dont il s'agit contre ladite commune.

. . . .

SUR LE MOYEN TIRÉ *de la fausse application du principe de la chose jugée :*

Considérant qu'il résulte des termes de l'arrêté du conseil de préfecture, en date du 16 janvier 1885, que le requérant n'avait formé aucune demande ni pris aucune conclusion contre la commune de Brison, mise en cause à la requête du sieur Faletti, entrepreneur; qu'ainsi et sans qu'il soit besoin d'examiner s'il appartenait ou non au conseil de préfecture de soulever d'office l'exception de chose jugée, c'est à tort qu'il a, par l'arrêté attaqué, déclaré la requête du sieur Cailler non-recevable, comme ayant pour objet une réclamation sur laquelle il avait été déjà statué;

Sur les conclusions tendant à la condamnation de la commune de Brison à une somme de 507 francs pour réparation des dommages causés au sieur Cailler :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport du tiers-expert, que, pendant la période de construction du chemin de Brison, les déblais provenant des travaux ont intercepté le chemin conduisant de l'habitation du sieur Cailler à diverses parcelles lui appartenant, et ont empêché l'accès d'une fontaine servant à son usage; que le requérant a ainsi souffert un dommage dont il lui est dû réparation;

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en fixant à 200 francs la somme qui lui est due de ce chef pour toute indemnité;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant qu'il y a lieu de les mettre à la charge de la partie qui succombe... (Arrêté annulé. La commune de Brison payera au sieur Cailler dit Syndic la somme de 200 francs pour réparation des dommages qui lui ont été causés, avec intérêts à partir du jour où le sieur Cailler justifiera en avoir fait la demande. Intérêts capitalisés au cas où le sieur Cailler justifiera qu'à la date du 15 février 1889 ils étaient dus depuis plus d'une année.

Frais d'expertise mis à la charge de la commune ainsi que les dépens.)

. . . .

(N° 47)

[13 novembre 1891]

Travaux publics. — Dommages. — Syndicat d'assainissement. — Écoulement des eaux. — (Sieurs Quarré de Verneuil et Rey contre syndicat de Loriol.)

Syndicat ayant acquis d'un particulier le droit d'élargir et d'amétiorer un canal existant sur le domaine de ce propriétaire. Travaux exécutés dans les conditions fixées par la convention; masse d'eau déversée sur ledit domaine, non supérieure à celle que le syndicat avait le droit d'y faire écouler; inondation provenant du déversement des eaux du domaine lui-même. Pas de responsabilité du syndicat.

Décidé que le propriétaire du domaine ne pouvait pas se plaindre du non-abaissement d'une vanne destinée à protéger seulement les fonds supérieurs et sa non-propriété.

CONSIDÉRANT que les requérants fondent leur recours, d'une part, sur ce que les travaux faits par le syndicat, conçus d'après un plan défectueux, auraient amené l'inondation du domaine de Palems, et d'autre part sur ce que les agents du syndicat auraient commis une faute grave en ne baissant pas la vanne placée à l'entrée de ce domaine, manœuvre qui eût diminué les conséquences de l'inondation;

Sur le 1er moyen :

Considérant qu'en vertu d'un acte sous-seing privé intervenu à la date du 25 novembre 1882, le syndicat de Loriol a acquis, moyennant une somme de 600 francs, le droit d'élargir et d'améliorer dans les conditions prévues au projet dressé par les ingénieurs des ponts et chaussées, approuvé par le préfet, le canal existant sur la propriété du sieur de Verneuil, au nord de la berge du torrent de Brégouy; qu'il était indiqué dans ce projet, dont les parties ont fait la base de leurs conventions, que le syndicat devait déverser dans ledit canal jusqu'à concurrence d'une quantité fixée à 600 litres par seconde les eaux provenant de terrains dont il avait entrepris l'assainissement;

Considérant qu'il est établi, par les rapports d'expertise et de tierce-expertise, que le syndicat a exécuté les travaux dans les conditions prévues au projet des ingénieurs, qu'il n'a déversé à aucun moment sur le domaine de Palems une quantité d'eau supérieure à celle qu'il avait le droit d'y faire écouler, et que la vidange desdites eaux ainsi que celle des eaux provenant du domaine de Palems lui-même a toujours été assurée à la sortie de ce domaine conformément aux dispositions du projet précité; qu'il appartenait au sieur de Verneuil d'apprécier, au moment où il a passé la convention du 25 novembre 1882, les avantages et les inconvénients que l'exécution du projet des ingénieurs, dont il avait connaissance, présentait pour sa propriété, et que la responsabilité du syndicat ne saurait, dans les circonstances ci-dessus rappelées, être engagée envers le sieur de Verneuil et le sieur Rey son ayant cause;

Sur le 2e moyen :

Considérant que les requérants n'établissent pas que la vanne placée à l'entrée de leur domaine, et dont l'abaissement aurait eu pour conséquence de faire refluer les eaux sur les terrains voisins ait été construite en vue de protéger leur propriété contre les inondations; qu'ainsi le syndicat n'a commis aucune faute en n'exécutant pas la manœuvre réclamée par le sieur de Verneuil. (Rejet avec dépens.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 48)

[9 décembre 1892]

Frais de tournées des ingénieurs et contrôleurs des mines.

Monsieur le préfet, les articles 6 et 7 de la loi du 18 juillet 1892, sur les contributions directes de 1893, ont établi une taxe sur toutes les épreuves d'appareils à vapeur et ont, par suite, abrogé le mode de taxation et de recouvrement des frais de déplacements pour ces opérations, qui avait été établi par les décrets du 10 mai 1854 et du 23 février 1882. Ces épreuves rentreront désormais, en ce qui concerne les fonctionnaires et agents de l'Administration des mines, dans les opérations normales du service ordinaire, et les déplacements qu'elles pourront exiger ne devront pas être traités autrement que tous autres déplacements de service.

J'ai cru devoir rechercher, à cette occasion, s'il ne conviendrait pas de reviser les bases d'après lesquelles ont été réglés jusqu'ici les frais de tournées des ingénieurs et contrôleurs des mines, en vue de mieux assurer le remboursement équitable des dépenses qui en résultent; les tournées de service ne doivent, en principe, procurer aucun bénéfice; mais elles ne doivent non plus, dans la mesure du possible, entraîner aucune charge supplémentaire au fonctionnaire ou à l'agent qui se déplace.

J'ai confié cette étude à la Commission spéciale qui avait eu précédemment à préparer une revision des bases des frais fixes du service des mines. Cette Commission, dont j'ai adopté les propositions, a pensé qu'on atteindrait convenablement le but en appliquant au service ordinaire des mines, avec les modalités appropriées à la différence des attributions, les règles du remboursement des frais admises dans le service ordinaire des ponts et chaussées et dans celui du contrôle de l'exploitation des che-

mins de fer. Cette extension à l'Administration des mines d'un système qui a fait ses preuves ailleurs offre, en outre, l'avantage précieux d'uniformiser, dans les limites compatibles avec la nature de leurs fonctions, les conditions matérielles de tous les fonctionnaires et agents ressortissant à l'Administration des travaux publics.

Toutefois, la Commission a également pensé qu'à raison du genre spécial de certaines opérations incombant aux agents des mines, il convenait, dans la limite des crédits alloués par le Parlement, d'attribuer des indemnités spéciales à quelques-unes d'entre elles à raison d'un surcroît, soit de frais matériels, soit d'efforts personnels qu'elles peuvent exiger. Ces indemnités en faveur des contrôleurs des mines correspondraient, pour la Commission, aux *indemnités de campagne* allouées, dans des circonstances particulières, aux conducteurs des ponts et chaussées.

C'est d'après ces diverses considérations que la Commission a proposé et que j'ai adopté, pour être appliquées à partir du 1er janvier 1893, les dispositions suivantes, en vue de régler les frais de tournées des ingénieurs et des contrôleurs des mines, étant bien entendu, comme il a été déjà dit, que les déplacements pour épreuves rentreront désormais dans les tournées ordinaires et normales du service.

I. FRAIS DE TOURNÉES DES INGÉNIEURS.

A. *Tarif des frais de tournées.* — Les frais de tournées seront calculés conformément au tarif indiqué par le tableau ci-dessous :

	FRAIS DE TRANSPORT (PAR KILOMÈTRE)				FRAIS de séjour par journée entière
	sur les chemins de fer		sur routes de terre		
	sans carte de circulation	avec carte de circulation	par voiture publique	par voiture de louage	
	1	2	3	4	5
	fr.	fr	fr.	fr.	fr.
Ingénieur en chef. .	0,15	0,05	0,20	0,65	15
Ingénieur ordinaire . .	0,125	0,05	0,15	0,50	12

B. *Tournées faites en commun.* — Lorsque plusieurs ingénieurs feront une tournée en commun par voiture ou par bateau de louage, le plus élevé en grade ou le plus ancien fera l'avance des

frais de transport et les portera sur les états trimestriels, avec la mention « *Frais réels de transport commun par voiture ou par bateau* ». Chaque ingénieur aura droit d'ailleurs, dans ce cas, afin de se rembourser de ses frais accessoires, au tarif de transport en chemin de fer avec carte de circulation.

Lorsque les transports en commun se feront avec l'inspecteur général en tournée d'inspection, celui-ci prendra à sa charge la moitié des frais de transport, et l'autre moitié seulement sera compté sur les états trimestriels, comme il est dit au paragraphe précédent.

L'Administration ne saurait tracer de règle plus précise à cet égard, et elle ne peut que s'en rapporter aux sentiments de délicatesse des ingénieurs, en se bornant à rappeler le principe sus-mentionné, que le remboursement des frais de tournées n'a pour objet que de couvrir des dépenses *réellement faites.*

C. *Tournées faites pour des services non rétribués sur les fonds du Trésor. Tournées mixtes.* — Il est à peine besoin de rappeler que les tournées faites exclusivement pour des services dotés sur d'autres fonds que ceux du Trésor ne seront, en aucun cas, payés par l'État; les rétributions spéciales afférentes à ces services sont, en effet, destinées à faire face aux dépenses de toute nature qu'ils motivent.

Ce principe s'appliquera notamment aux services des chemins de fer d'intérêt local et des tramways et aux travaux des tourbières communales.

Pour les tournées mixtes, les frais seront ventilés entre les services intéressés. La règle à adopter, pour ce partage, consistera à imputer au compte de chacun des services relevant de l'État : 1° les frais de transport sur les voies de communication parcourues exclusivement pour ce service; 2° une part proportionnelle des frais de transport sur les autres voies de communication, ainsi que des frais de séjour, d'après l'importance relative des opérations effectuées pour les divers services.

MM. les ingénieurs comprendront d'ailleurs, dans leurs états trimestriels, *toutes les tournées*, mais en n'y faisant figurer que pour mémoire, et sans application de tarifs, les tournées ou parties de tournées concernant des services autres que celui qui fera l'objet principal de ces états.

D. *Limite inférieure des déplacements à compter. Frais de séjour.* — Les déplacements ne donneront droit à aucune indem-

nité lorsque l'ingénieur aura à se transporter à une distance inférieure à 4 kilomètres.

Le tarif plein des frais de séjour (12 francs pour les ingénieurs ordinaires et 15 francs pour les ingénieurs en chef) ne sera applicable qu'à une journée entière de déplacement comprenant (comme dans les missions) deux repas et un découcher. Pour les journées incomplètes, le tarif sera fractionné par tiers, dont chacun correspondra, soit à un repas pris hors de la résidence, soit à un découcher.

E. *Cartes de circulation.* — Lorsque les ingénieurs jouiront de cartes de circulation sur les chemins de fer, ils ne devront porter, sur leurs états, que le tarif réduit tel qu'il est réglé dans la colonne 2 du tableau inséré au paragraphe A de la présente section de cette circulaire.

F. *Tournées en bateau.* — On appliquera aux tournées faites en bateau sur les rivières et canaux ou sur la mer les tarifs de tournées en chemin de fer, en assimilant à la jouissance d'une carte de circulation l'usage des bateaux appartenant au service des ponts et chaussées, ainsi que des bateaux sur lesquels les ingénieurs auront leur passage gratuit.

G. *Frais de voyages faits par un ingénieur en dehors de la circonscription de son service.* — Les états trimestriels ne devront comprendre que les tournées *proprement dites.*

Lorsqu'un ingénieur devra sortir des limites de sa circonscription, ses frais de voyage et de séjour lui seront remboursés d'après les mêmes bases, mais comme *dépenses de missions spéciales* et sur le vu d'un état distinct soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Les voyages de cette nature présentant quelque importance devront d'ailleurs, sauf le cas d'urgence, être préalablement autorisés par le Ministre. Cette autorisation pourra être demandée par voie télégraphique.

Seront toutefois considérés comme tournées ordinaires les voyages faits même en dehors des limites de la circonscription :

1° Par les ingénieurs ordinaires, pour se rendre près de leur ingénieur en chef, quand ils en auront reçu l'ordre ou qu'ils y seront obligés par les nécessités de leur service;

2° Par les ingénieurs en chef, pour se rendre près de leur inspecteur général, sur son ordre;

3° Par les ingénieurs ordinaires et les ingénieurs en chef, pour des conférences sur des affaires mixtes avec des services limitrophes.

H. *Modèle d'état trimestriel et de décompte.* — Les frais de tournées seront réglés à la fin de chaque trimestre sur le vu d'états conformes au modèle n° 1 ci-joint, et qui comprendront toutes les tournées du trimestre avec leurs dates.

Les ingénieurs ordinaires attachés à plusieurs services dresseront autant d'états qu'ils compteront d'ingénieurs en chef.

Les ingénieurs en chef dresseront un état unique.

Les déplacements imputables, soit à des services départementaux ou communaux, soit aux services relevant du Ministère des travaux publics, mais différents de celui qui est indiqué en tête de l'état trimestriel, seront relatés dans les colonnes 4, 9 et 11. Les déplacements imputables au service d'ingénieur en chef pour lequel l'état trimestriel sera spécialement rédigé seront relatés dans les colonnes 5, 6, 7, 8, 10 et 12.

Un décompte sera dressé, d'après les chiffres de ces six dernières colonnes, sur la quatrième page de l'état trimestriel (modèle n° 1); l'ingénieur en chef arrêtera ce décompte, après vérification, et le présentera à l'approbation du préfet du département dans lequel résidera l'ingénieur.

Un double de l'état trimestriel sera adressé à l'Administration supérieure.

Une copie du décompte approuvé (modèle n° 2) sera remise au trésorier-payeur général, pour rester jointe au mandat de payement comme pièce justificative.

I. *Maximum des frais de tournées pouvant être approuvées par le préfet.* — Les frais de tournées dont le remboursement pourra être approuvé directement par les préfets seront limités, par année, à un maximum fixé par service d'ingénieur; ce maximum sera revisé lorsqu'il y aura lieu; au delà de cette somme, les frais ne pourront être remboursés qu'en vertu d'une décision ministérielle prise sur un rapport justificatif transmis à l'Administration supérieure.

J. *Imputation des dépenses.* — Les dépenses seront imputées sur les fonds affectés aux services pour lesquels les tournées auront été faites.

II. FRAIS DE TOURNÉES ET ALLOCATIONS ACCESSOIRES DES CONTRÔLEURS.

A. *Frais de déplacements pour tournées ordinaires.* — La journée sera fractionnée en trois parties correspondant aux deux repas principaux et au découcher et comptés d'après le tarif suivant :

Taxe totale pour une journée complète avec découcher.	6f,50
Taxe pour chacun des deux repas principaux	2 ,50
Taxe pour un découcher	1 ,50

Les allocations déterminées par ce tarif seront irréductibles. Toutefois, elles ne seront dues que si les nécessités du service et les heures de départ et de retour de l'agent ont comporté pour lui l'obligation véritable, soit de prendre un ou deux repas en dehors de sa résidence, soit de découcher, et si la tournée a eu un but et un effet utiles.

Il appartient aux ingénieurs d'organiser et de régler les tournées des contrôleurs de façon à éviter, autant que possible, à ces agents d'avoir à prendre leurs repas hors de chez eux et de découcher.

B. *Frais de transport rapide.* — Les transports autres que ceux qui se feront par voiture particulière seront remboursés sur les bases ci-dessous :

Frais de transport par kilomètre	sur les chemins de fer et voies d'eau	sans carte de circulation. . .	0f,10
		avec carte de circulation ou par bateau à l'État	0 ,025
	sur voie de terre par voiture publique		0 ,125

Les contrôleurs ne devront recourir aux voitures particulières qu'à titre exceptionnel, sur un ordre de l'ingénieur ou dans des cas d'urgence dont ils auront à justifier; la dépense correspondante leur sera remboursée sur le vu d'un mémoire en due forme.

Ils useront des autres moyens de transport rapide toutes les fois que cet usage sera avantageux pour le service. Il appartiendra toutefois aux ingénieurs de régler, par des instructions précises, les conditions dans lesquelles devront être employées les voies rapides de transport.

C. *Frais de déplacements en cas de changement temporaire de*

résidence. — Les agents appelés à changer temporairement de résidence, dans l'étendue du service de leur ingénieur en chef, recevront à titre d'indemnité :

1° La taxe afférente aux deux repas et au découcher, pendant une période qui variera de huit à quinze jours, suivant la situation de famille de ces agents et les charges que leur imposera la translation de leur résidence;

2° Après l'expiration de cette période, la taxe journalière afférente au découcher, sans que l'ensemble de ces allocations puisse embrasser un délai total de plus d'un mois.

Si, durant ce délai, les agents déplacés sont amenés à faire des tournées en rayonnant autour de leur nouvelle résidence, il ne pourra pas leur être alloué de frais de déplacements se cumulant et faisant double emploi avec l'indemnité ci-dessus stipulée.

D. *Règlement exceptionnel des frais de transport pour les grands centres industriels.* — Dans les grands centres industriels où résident des contrôleurs et pour lesquels, à raison des sujétions spéciales de la surveillance et des épreuves d'appareils à vapeur, le règlement des frais de transport sur les bases du paragraphe B présenterait trop de complications, ces frais seront évalués à forfait, pour chaque jour de déplacement, en appliquant la taxe de 0f,25 par kilomètre au double d'une distance moyenne qui sera fixée pour chaque centre par le Ministre, en tenant compte des distances réelles entre le centre de l'agglomération et les principaux établissements.

E. *Maximum des allocations pour frais de déplacements susceptible d'être approuvé par le préfet.* — Les allocations que MM. les préfets peuvent approuver annuellement pour frais de déplacements et de transport rapide qui seront limitées, par agent et service, à une somme fixée par le Ministre et qui sera revisée lorsqu'il y aura lieu.

Les allocations qui dépasseraient ces maxima devront être autorisés par l'Administration supérieure, sur le vu de rapports justificatifs des ingénieurs.

F. *Indemnités pour tournées souterraines et épreuves d'appareils à vapeur.* — Il sera attribué, en outre des allocations susindiquées pour frais de déplacements, des indemnités spéciales pour les tournées souterraines et pour les épreuves réglementaires d'appareils à vapeur.

L'indemnité pour tournée souterraine reste fixée à 5 francs, cette indemnité n'étant acquise, comme par le passé, que pour une tournée ou des tournées ayant duré souterrainement plus de deux heures dans une même journée.

L'indemnité pour épreuve est fixée à 1 franc par épreuve ayant donné lieu à poinçonnage.

G. *Époque des payements.* — Les frais de tournées et les indemnités spéciales seront payés à la fin du trimestre.

Quant à l'indemnité de résidence, elle continuera d'être payée mensuellement avec le traitement.

H. *Procès-verbaux de tournées et d'emploi du temps.* — Les procès-verbaux de tournées seront, à l'avenir, remplacés par des procès-verbaux de tournées et d'emploi du temps conformes au modèle n° 3 ci-joint.

Ces procès-verbaux seront constamment au courant comme un véritable journal; ils contiendront des indications détaillées sur les tournées; ils seront clos le dernier jour de chaque mois, puis transmis sans délai à l'ingénieur.

Le montant et la répartition des frais seront arrêtés par l'ingénieur en chef sur la proposition de l'ingénieur ordinaire.

Lorsqu'un contrôleur sera attaché à plusieurs services, il ne se bornera pas à porter sur les procès-verbaux afférents à chacun de ces services les tournées et le travail correspondants, mais il y consignera des indications suffisantes pour justifier de l'emploi de tout son temps.

I. *État trimestriel.* — Des états de frais de déplacements et d'indemnités spéciales seront dressés à la fin de chaque trimestre, suivant le modèle n° 4, et soumis à l'approbation du préfet dans les limites indiquées au paragraphe E, ou du Ministre au delà de ces limites.

J. *Imputation des dépenses.* — Les dépenses seront imputées sur les fonds affectés aux services pour lesquels les tournées auront été faites.

Pour les tournées mixtes, les frais seront ventilés entre les services intéressés, en s'inspirant des règles ci-dessus pour les ingénieurs, mais en s'attachant à admettre une répartition aussi simple que possible.

Rentreront notamment dans les tournées mixtes celles où le

contrôleur aura à s'occuper de divers services, rétribués ou non sur les fonds du Trésor, notamment ceux pour contrôle de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways, pour surveillance de tourbières, etc.

III.

La présente circulaire ne concerne pas les commis des ponts et chaussées détachés au service des mines; pour ces agents, on continuera à appliquer les circulaires des 25 juillet 1881 et 10 mars 1884.

Les imprimés nécessaires pour l'exécution des instructions de la présente circulaire rentreront dans ceux qui sont fournis par l'Administration centrale aux ingénieurs en chef sur leur demande.

J'adresse à MM. les ingénieurs des ampliations de la présente circulaire et des modèles à l'appui.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

MINISTÈRE
DES
[T]RAVAUX PUBLICS

SERVICE DES MINES

[AR]RONDISSEMENT MINÉRALOGIQUE
d

DÉPARTEMENT

[S]ERVICE a

Ingénieur en chef.

MODÈLE N° 1

ÉTAT DES FRAIS DE TOURNÉES

dus à M. , *ingénieur*
en résidence à .

(Circulaire ministérielle du 9 décembre 1892.)

E TRIMESTRE 189 .

[DA]TES des [TOUR]NÉES	OBJET des TOURNÉES	DÉTAIL des TOURNÉES	KILOMÈTRES PARCOURUS ne DONNANT pas droit à indemnité dans le service (b)	KILOMÈTRES PARCOURUS DONNANT DROIT à indemnité — Chemin de fer et voie d'eau — avec carte de circulation ou par bateau à l'État	sans carte de circulation	Voie de terre — par voiture publique	par voiture de louage	JOURNÉES DE SÉJOUR ou fraction de journées — ne donnant pas droit à indemnité dans le service (b)	donnant droit à indemnité	FRAIS RÉELS de transport en commun — non remboursables dans le service	au compte du service	OBSERVATIONS (c)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		A reporter.										

[a] Service ordinaire ou service spécial du contrôle des chemins de fer.
[b] Mais imputables soit sur un autre service de l'État que le service (a), soit sur un service départemental, [commu]nal, etc.
[c] On relatera notamment dans cette colonne, pour les voyages faits en dehors des limites de la circonscrip[tion, l]es circonstances qui permettront de les considérer comme des tournées ordinaires en exécution du para[graphe] G (section 1 de la circulaire); on y consignera également le maximum fixé pour les tournées en vertu [du pa]ragraphe 1 de la circulaire.

DATES des TOURNÉES	OBJET des TOURNÉES	DÉTAIL des TOURNÉES	KILOMÈTRES PARCOURUS					JOURNÉES DE SÉJOUR ou fraction de journées		FRAIS RÉELS de transport en commun		OBSERVAT (c)
			ne DONNANT pas droit à indemnité dans le service (b)	DONNANT DROIT à indemnité								
				Chemin de fer et voie d'eau		Voie de terre						
				avec carte de circulation ou par bateau à l'État	sans carte de circulation	par voiture publique	par voiture de louage	ne donnant pas droit à indemnité dans le service (b)	donnant droit à indemnité	non remboursables dans le service	au compte du service	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		Report. .										
		TOTAUX.										

DÉCOMPTES DES SOMMES DUES

POUR LE SERVICE (a)

kilom. parcourus sur chemin de fer avec carte de circulation sur voie d'eau par bateau à l'État, à 0f,05		
kilom. parcourus sans carte de circulation sur chemin de fer ou sur voie d'eau, à 0f,		
kilom. parcourus sur voie de terre par voiture publique, à 0f,		
kilom. parcourus sur voie de terre par voiture de louage, à 0f,		
journées de séjour à francs		
[illegible]is réels de transport en commun		
SOMME à payer		

Le présent état, montant à la somme de
[illegible]essé et présenté par l'ingénieur soussigné.

A , le 189 .

Vu et ARRÊTÉ à la somme de
par l'ingénieur en chef du service
, soussigné.

A , le 189 .

APPROUVÉ :

A , le 189 .

Le

IMPUTATION ET RÉCAPITULATION

	BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS — CHAPITRES					CHAPITRES				TOTAUX
La somme de doit être répartie comme il suit :										
Les frais afférents, pour le même trimestre, aux autres services, s'élèvent à la somme de										
Les sommes payées depuis le commencement de l'année, pour l'ensemble des services, sont										
TOTAUX à la fin du trimestre.										

(a) Service ordinaire ou service spécial du contrôle des chemins de fer.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

SERVICE DES MINES

ARRONDISSEMENT MINÉRALOGIQUE d

DÉPARTEMENT d

SERVICE (a)

M. Ingénieur en chef.

MODÈLE N°

DÉCOMPTE DES FRAIS DE TOURNÉES

dus à M. , *ingénieur* *en résidence à* .

(Circulaire ministérielle du 9 décembre 1892.)

TRIMESTRE 189 .

kilom. parcourus sur chemin de fer avec carte de circulation ou sur voie d'eau avec bateau appartenant à l'Etat, à 0f.05. . . . .
kilom. parcourus sur chemin de fer sans carte de circulation ou sur voie d'eau avec bateau à voyageur, à 0f, ...
kilom. parcourus sur voie de terre par voiture publique, à 0f, ...
kilom. parcourus sur voie de terre par voiture de louage, à 0f, ...
journées de séjour, à francs. . . . .
Frais réels de transport en commun . . . .

SOMME à payer . . . .

Le présent état, montant à la somme totale de dressé et présenté par l'ingénieur soussigné.

A , le 189 .

VU ET ARRÊTÉ à la somme de par l'ingénieur en chef du service d , soussigné.

A , le 189 .

APPROUVÉ ;

A , le 189

Le

IMPUTATION ET RÉCAPITULATION

	BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS — CHAPITRES					CHAPITRES				TOTAUX
La somme de doit être répartie comme suit :										
Les frais afférents, pour le même trimestre, aux autres services, s'élèvent à la somme de										
Les sommes payées depuis le commencement de l'année, pour l'ensemble des services, sont										
TOTAUX à la fin du e trimestre.										

(a) Service ordinaire *ou* service spécial de contrôle de chemins des fer.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

SERVICE DES MINES

ARRONDISSEMENT MINÉRALOGIQUE
d

SOUS-ARRONDISSEMENT
MINÉRALOGIQUE

DÉPARTEMENT

Ingénieur en chef.

Ingénieur ordinaire.

MODÈLE N° 3

PROCÈS-VERBAL DE TOURNÉES
ET D'EMPLOI DU TEMPS

M. , CONTROLEUR

Mois d 189 .

INSTRUCTION

Les procès-verbaux de tournées et d'emploi du temps doivent être tenus constamment à jour.

Ils sont clos le dernier jour de chaque mois, mais transmis sans délai à l'ingénieur.

Les contrôleurs doivent y consigner des renseignements précis sur leurs tournées et sur les faits qu'ils ont constatés pendant le cours de ces tournées.

L'usage des voitures particulières pour les tournées n'est admis qu'à titre exceptionnel, sur un ordre de l'ingénieur ou dans les cas d'urgence dont il devra justifier.

DATES du MOIS	DÉSIGNATION DES VOIES et distances parcourues	OBJET : RENSEIGNEMENTS et observations	TOURNÉES			
			HEURES			
			de départ	d'arrivée	REPAS à 2f,50	DÉ…
1	2	3	4	5	6	

KILOMÈTRES PARCOURUS									
sur chemin de fer et voie d'eau									
de circulation	avec carte de circulation ou par bateau à l'État	sur voie de terre par voiture publique	dans le centre industriel de kilomètres à raison de par jour de déplacement	Frais de transport par voiture particulière	TOURNÉES SOUTERRAINES	ÉPREUVES D'APPAREILS A VAPEUR		OBSERVATIONS et PROPOSITIONS de l'Ingénieur ordinaire	OBSERVATIONS ET AVIS de l'Ingénieur en chef
	9	10	11	12	13	14	15	16	17

RECAPITULATION ET RÉPARTITION ENTRE LES DIVERS SERVICES

	SERVICE ORDINAIRE — Tournées — Repas	Découchers	Kilomètres parcourus sur chemin de fer et voie d'eau — sans carte	avec carte	sur voie de terre par voiture publique	Kilomètres dans le centre industriel d	Voiture particulière	TOURNÉES SOUTERRAINES	ÉPREUVES d'appareils à vapeur	SERVICE D — Tournées — Repas	Découchers	Kilomètres parcourus sur chemin de fer et voie d'eau — sans carte	avec carte	sur voie de terre par voiture publique	Voiture particulière	SERVICE D — Tournées — Repas	Découchers	Kilomètres parcourus sur chemin de fer et voie d'eau — sans carte	avec carte	sur voie de terre par voiture publique	Voiture particulière	SERVICE D — Tournées — Repas	Découchers	Kilomètres parcourus sur chemin de fer et voie d'eau — sans carte	avec carte	sur voie de terre par voiture publique	Voiture particulière
Résumé du mois																											
Rappel des mois précédents du trimestre courant																											
TOTAUX																											

Fait à , 189 , par le Contrôleur

L'ingénieur ordinaire soussigné propose de régler les indemnités à allouer à M. pour le mois d ainsi qu'il suit :

	PRIX	NOMBRES — TOTAUX	NOMBRES — RÉPARTITION ENTRE LES SERVICES				SOMMES — TOTALES	SOMMES — IMPUTATIONS			
Repas	2f,50										
Découchers	1 ,50										
Kilom. parcourus sur chem. de fer et voie d'eau — sans carte de circulation	0 ,10										
Kilom. parcourus sur chem. de fer et voie d'eau — avec carte de circulat^on ou par bateau à l'Etat	0 ,025										
Kilom. parcourus sur voie de terre par voiture publique	0 ,125										
kilomètres dans le centre industriel d											
Frais de transport par voiture particulière	Remboursem'										
Tournées souterraines											
Épreuves											
TOTAUX											

Vu et APPROUVÉ :
(Sauf les corrections à l'encre rouge.) A , le 189

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

SERVICE DES MINES

ARRONDISSEMENT MINÉRALOGIQUE
d ___________

SOUS-ARRONDISSEMENT
MINÉRALOGIQUE
d ___________

DÉPARTEMENT
d ___________

M. ___________
Ingénieur en chef.

M. ___________
Ingénieur ordinaire.

ANNÉE 189 .

TRIMESTRE.

MONTANT DU PRÉSENT ÉTAT :

MODÈLE N° 1.

ÉTAT

des frais de repas et de découchers, de transports rapides et d'allocations supplémentaires dus, conformément à la circulaire ministérielle du 9 décembre 1892, aux contrôleurs ci-après dénommés :

NOTA. — Le maximum du montant des frais de diverses natures susceptibles d'être alloués au même agent dans le cours d'une année, par décision préfectorale, doit être rappelé dans la colonne des observations, au droit du nom de l'agent.

NOMS des CONTRÔLEURS	DÉSIGNATION des ARTICLES	NOMBRES	PRIX	PRODUITS PARTIELS	TOTAL PAR AGENT	RAPPEL DES SOMMES payées ou à payer pour les mois précédents	TOTAL PAR AGENT depuis le commencement de l'année	NUMÉROS des mandats	OBSERVATIONS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
MM.			fr. c.						
	Repas								
	Découchers								
	Kilomètres parcourus — sur chemin de fer et voie d'eau — sans carte de circulation								
	Kilomètres parcourus — sur chemin de fer et voie d'eau — avec carte de circulation ou par bateau à l'État								
	Kilomètres parcourus — sur voie de terre par voiture publique								
	Kilomètres de déplacement dans le centre industriel d								
	Frais de transport par voiture particulière								
	Tournées souterraines								
	Épreuves								
	Total								
	A reporter								

NOMS des CONTRÔLEURS	DÉSIGNATION des ARTICLES			NOMBRES	PRIX	PRODUITS PARTIELS	TOTAL PAR AGENT	RAPPEL DES SOMMES payées ou à payer pour les mois précédents	TOTAL PAR AGENT depuis le commencement de l'année	NUMÉROS des mandats	OBSERVATIONS
1	2			3	4	5	6	7	8	9	10
MM.					fr. c.						
					Report . . .						
	Repas										
	Découchers										
	Kilomètres parcourus	sur chemin de fer et voie d'eau	sans carte de circulation . .								
			avec carte de circulation ou par bateau à l'État								
		sur voie de terre par voiture publique . . .									
	Frais de transport par voiture particulière.										
	Tournées souterraines.										
	Épreuves.										
	Total.			. . . . .	. . . .						
	Repas										
	Découchers										
	Kilomètres parcourus	sur chemin de fer et voie d'eau	sans carte de circulation . .								
			avec carte de circulation ou par bateau à l'État								
		sur voie de terre par voiture publique . .									
	Frais de transport par voiture particulière.										
	Tournées souterraines . .										
	Épreuves										
	Total			. . . . .	. . . .						
	Total général										

Le présent état montant à la somme de ____________
dressé par l'Ingénieur ordinaire soussigné
A ____________, le ____________

Vu et arrêté à la somme totale de ____________
____________ par l'Ingénieur en chef soussigné
A ____________, le ____________

Vu et approuvé par le préfet d____________
A ____________, le ____________ 189 .

(N° 49)

[15 décembre 1892]

Reproductions et réductions photographiques de dessins, cartes et plans.

Monsieur l'Ingénieur en chef, des circulaires ministérielles en date des 30 juin et 19 septembre 1880 ont engagé MM. les Ingénieurs à utiliser, pour la reproduction des dessins, les procédés par tirage direct sur papier impressionnable, tout en les invitant à s'adresser à l'industrie privée chaque fois qu'ils devraient recourir à la photo-zincographie ou à la photogravure.

Mais les grandes villes possèdent seules des industriels capables d'exécuter avec le soin indispensable ce dernier genre de travaux, et MM. les Ingénieurs qui résident loin de ces centres se trouvent dans des conditions très défavorables pour faire procéder aux reproductions, réductions et agrandissements qui peuvent leur être nécessaires.

J'ai pensé que l'atelier de photographie annexé à l'École des ponts et chaussées serait à même de leur rendre à cet égard de réels services. Il se trouve en effet en mesure, par suite des dernières réorganisations, de se charger des opérations suivantes : réductions et agrandissements de clichés ou épreuves photographiques et de dessins trop compliqués pour être agrandis ou réduits au pantographe, reproductions de cartes, plans, dessins d'ouvrages d'art, etc., préparation des planches pour l'impression sur pierre ou sur zinc.

Je vous autorise en conséquence, Monsieur l'Ingénieur en chef, à recourir à cet atelier dans les cas où vous l'estimerez avantageux.

Les dessins que vous désirerez faire reproduire devront être adressés à M. le Directeur de l'École des ponts et chaussées et contenus dans un rouleau de carton. Chaque envoi sera accompagné d'un bordereau détaillé et d'indications très précises sur le mode de reproduction à employer, la réduction à faire et le nombre d'épreuves à fournir.

Vous n'aurez à payer que les frais de port, les dépenses d'atelier étant supportées par l'École.

Quant aux tirages lithographiques qui vous seraient nécessaires, ils pourraient, sur votre demande, être commandés par les soins de l'École. Il vous appartiendrait, dans ce cas, de payer directement aux imprimeurs leurs mémoires de dépenses.

Ci-inclus deux spécimens qui montrent dans quelles conditions s'effectuent les reproductions et les réductions aux deux tiers et à moitié. Il est prudent, pour les dessins de petite dimension, de ne pas pousser la réduction au delà de cette dernière limite.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

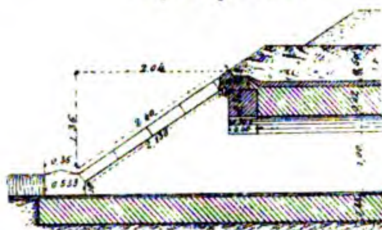
SPÉCIMEN DE RÉDUCTION

Ponceau voûté de 1m00 d'ouverture

Elévation

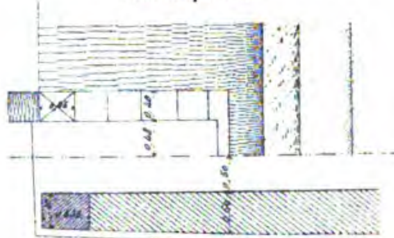


Coupe longitudinale



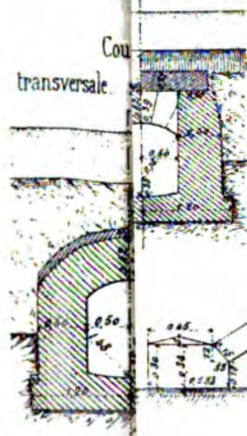
Coupes suivant le mur de tête

Plan supérieur

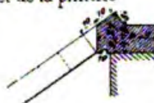


Coupe au niveau du radier

Coupe transversale



Détail du Dé et de la plinthe



IMP. L. COVRTIER. PARIS.



PERSONNEL

(N° 50)

Décembre 1892

I. — INGÉNIEURS

1° DÉCORATIONS.

Décret du 26 *décembre* 1892. — M. **Lenthéric**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Officier de l'Ordre national de la Légion d'honneur.

Décret du 30 *décembre*. — M. **Le Grain**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre).

2° CONGÉS.

Arrêté du 1er *décembre* 1892. — M. **Nouailhac**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des Forges de Commentry et Fourchambault, est placé dans la situation de congé sans traitement, jusqu'au moment où une destination pourra lui être assignée.

Arrêté du 17 *décembre*. — M. **Kraemer** (Louis), Sous-Ingénieur chargé, à la résidence de Nevers, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département de la Nièvre et du 4e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lethier**, est mis en congé pendant un an, avec traitement entier, pour raisons de santé.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 1er *décembre* 1892. — M. **Margot**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins

de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef de la voie, à la résidence de Grenoble.

Arrêté du 19 décembre. — M. **Journet**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de l'Ariége et d'un service de chemins de fer est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions de Directeur de la Société anonyme d'éclairage électrique du secteur de la place de Clichy.

Arrêté du 23 décembre. — M. **Veilhan**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Valenciennes, au service ordinaire du département du Nord et à divers services de navigation et de chemins de fer, est mis sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie générale des eaux, en qualité d'Ingénieur de la construction, à la résidence de Paris.

4° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 22 décembre 1892. — M. **Boeswilwald**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en congé, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Réguis**, Sous-Ingénieur, à Bougie	26 sept. 1892
M. **Leblanc**, Inspecteur général de 1re classe .	29 nov. 1892

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 26 novembre 1892. — Est rapporté l'arrêté du 1er octobre 1892 par lequel M. **Quarré**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, a été chargé, à la résidence de Châteauroux, du 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Faure**.

M. **Quarré** reste chargé, à la résidence de Poitiers, des services ci-après désignés :

1° Service ordinaire du département de la Vienne, — arrondissement de l'Est;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gérard** — 2e arrondissement;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef de **Préaudeau** — 7e arrondissement;

4° Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État — Travaux neufs et entretien — 3e arrondissement.

Arrêté du 26 novembre. — M. **Guibert** (Aristide), Ingénieur

ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Bourges, au service ordinaire du département du Cher et au service du canal de Berry, est chargé, à la résidence de Châteauroux du 2e arrondissement (ligne de Tournon-Saint-Martin à La Châtre et du Blanc à Argent — section de Buzançais à Argent), du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Faure**, en remplacement de M. **Pérard**, précédemment appelé à un autre service.

Idem. — La ligne de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin est distraite du 4e arrondissement (M. **Constantin**, Ingénieur ordinaire à Châteauroux), du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur ordinaire **Faure**.

M. **Quarré**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Poitiers, demeure chargé de terminer la liquidation du service de construction de la ligne ci-dessus désignée.

Arrêté du 28 *novembre.* — M. **d'Ocagne**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service du nivellement général de la France est chargé, en outre, des fonctions de Secrétaire-adjoint de la Commission du nivellement.

Arrêté du 1er *décembre.* — La résidence de M. **Étienne** (Paul), Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Vitry-le-François à Lérouville et de Contrexéville à Châtenois, est transférée de Châlons-sur-Marne à Paris.

Arrêté du 2 *décembre.* — Le service ordinaire du département de la Nièvre, réparti en trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire, ne formera plus que deux arrondissements qui sont constitués comme il suit :

1° *Arrondissement de l'Ouest.* — Résidence : Nevers.

Route nationale	n° 7	107k,726
—	n° 73	18 ,035
—	n° 76	7 ,104
—	n° 77, de l'origine au point 31k,178 (embranchement de la route nationale n° 77 *bis*)	31 ,178
—	n° 77 *bis*, de l'origine à la borne 10k,000.	10 ,000
—	n° 78, de l'origine à la borne 21k,600 .	21 ,600
—	n° 79	50 ,740
—	n° 151, de l'origine à la borne 20k,000.	20 ,000
—	n° 151 *bis*	6 ,200
		272k,583

Service hydraulique :

Arrondissement administratif de Nevers, moins les communes de Saxi-Bourdon, Saint-Saulge, Saint-Maurice, Crux-la-Ville, Rouy et Montapas (canton de Saint-Saulge) et d'Anlézy, Fertrève, Frasnay-Reugny, Cisely et Billy-Chevannes (canton de Saint-Benin-d'Azy).

Arrondissement administratif de Cosne, moins les communes de Châteauneuf, Saint-Malo, Colméry et Cessy-les-Bois (canton de Douzy) et d'Arbourse, Arthel, Arzembouy, Champlemy, Champlin, Dompierre, Giry, Montenoison, Oulon et Saint-Bonnot (canton de Prémery).

Arrondissement administratif de Château-Chinon — canton de Luzy :

M. **Desroche**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.

2e *Arrondissement de l'Est.*

Résidence : Nevers (provisoirement).

Route nationale	n° 77, du point 31^{k},178 (embranchement de la route nationale n° 77 *bis*) à la limite du département (point 79^{k},730)	48^{k},552
—	n° 77 *bis*, de la borne 10^{k},000 à la limite du département (point 76^{k},956) . . .	66 ,956
—	n° 78, de la borne 21^{k},600 à la limite du département (point 79^{k},401) . . .	57 ,801
—	n° 151, de la borne 20^{k},000 à la route nationale n° 77 (point 35^{k},982) et de Clamecy à la limite du département (point 48^{k},656)	28 ,656
		201^{k},965

Service hydraulique :

Arrondissement administratif de Clamecy en entier.

Arrondissement administratif de Château-Chinon, moins le canton de Luzy.

Arrondissement administratif de Nevers — communes de Saxi-Bourdon, Saint-Saulge, Saint-Maurice, Crux-la-Ville, Rony et Montapas (canton de Saint-Saulge) et d'Anlézy, Fertrève, Frasnay-Reugny, Cizely et Billy — Chevannes (canton de Saint-Benin-d'Azy). . . . .

Arrondissement administratif de Cosne — commune de Châteauneuf, Saint-Malo, Colméry et Cessy-les-Bois (canton de Douzy) et d'Arbourse, Arthel, Arzembouy, Champlemy, Cham-

plin, Dompierre, Giry, Montenoison, Oulon et Saint-Bonnot (canton de Prémery).

M. **Kraemer**, Sous-Ingénieur.

Arrêté du 9 décembre. — M. **Roux**, Ingénieur ordinaine de 3e classe, chargé d'une mission d'études à l'étranger, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Bougie et attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de l'Est-Algérien, en remplacement de M. **Réguis**, décédé.

Arrêté du 10 décembre. — Le service du Contrôle de l'exploitation technique de la ligne de l'Étivalière à Pont-de-l'Ane, transformée récemment en ligne principale, est organisé de la manière suivante, savoir :

1° De la bifurcation près de la gare de la Terrasse au disque avancé (kil. 1.789 sur voie unique) de cette bifurcation.

5e Arrondissement d'Ingénieur des Mines. M. **Coste**, à Saint-Étienne.

2° De la gare de Pont-de-l'Ane au disque avancé (kil. 1.789 sur voie unique) de la bifurcation près la gare de la Terrasse.

5e Arrondissement *bis* d'Ingénieur des Mines. M. **Leproux**, à Saint-Étienne.

Arrêté du 17 décembre. — Un service est créé pour les études d'une ligne de chemin de fer reliant Saint-André à Barcelonnette et d'une variante partant de Digne et passant par la Javie et Seyne pour aboutir à Barcelonnette.

Ce service est confié à M. **Robert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Digne.

La ligne de Saint-André à Barcelonnette forme le 4e arrondissement du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **Robert** et est comprise dans les attributions de M. **Delpit**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Barcelonnette.

La ligne de Digne à Barcelonnette par la Javie et Seyne est rattachée au 1er arrondissement du même service (M. **Chateau**, Ingénieur ordinaire, à Digne).

Arrêté du 19 décembre. — M. **Proszynski**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Journet**, mis en congé renouvelable :

1° Service ordinaire du département de l'Ariége;

2° Service des chemins de fer de :

Saint-Girons à Oust;

Saint-Girons à Foix;

Tarascon-sur-Ariège à Ax;

Pamiers à Limoux, — section de Pamiers à la sortie de la gare de Moulin-Neuf;

Lavelanet à Bram, — section de Lavelanet à la sortie de la gare de Moulin-Neuf;

Chemins de fer des Pyrénées centrales, — études dans la direction de la vallée du Salat.

Arrêté du 20 décembre. — M. **Le Royer de la Tournerie**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Leblanc**, décédé.

Arrêté du 22 décembre. — Le service du contrôle de l'exploitation des lignes de la Flèche à Sablé et à la Suze est rattaché au service du contrôle du réseau d'Orléans et organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

MM. **d'Ussel**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Moissenet, Ingénieur ordinaire — à Nantes.
2e Subdivision de Conducteur des Ponts et Chaussées, à Nantes.

II. *Contrôle de l'exploitation technique.*

MM. **Vicaire**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
Bochet, Ingénieur ordinaire — à Nantes.
1re Subdivision de Contrôleur des Mines, à Nantes.

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

MM. **Jardou** et **Bochet**, Inspecteurs principaux, à Paris.
Laplaiche, Inspecteur particulier, à Paris.

IV. *Surveillance administrative.*

Commissariat d'Angers.

Arrêté du 27 décembre. — M. **Le Royer de la Tournerie**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé membre de la Commission de vérification des comptes des Compagnies de chemins de fer, en remplacement de M. **Leblanc**, décédé.

Décret du 28 décembre. — M. **Le Royer de la Tournerie**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé membre de la Commission mixte des Travaux publics, en remplacement de M. **Leblanc**, décédé.

— *Idem.* — M. **Le Royer de la Tournerie**, Inspecteur général de 1re classe, est nommé membre du Comité consultatif des chemins de fer, en remplacement de M. **Leblanc**, décédé.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

5 décembre 1892. — M. **Lamour** (Alphonse), Concours de 1884, n° 196, Côtes-du-Nord, service ordinaire.

9 décembre. — M. **Le Morvan** (François), Concours de 1883, n° 213, Côtes-du-Nord, service ordinaire.

10 décembre. — M. **Delarche** (Eugène), Concours de 1884, n° 16, Somme, service municipal de la ville d'Amiens.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

23 décembre. — M. **Vidal** (Jules), Commis, Concours de 1883, n° 18, Basses-Alpes, service ordinaire.

24 décembre. — M. **Voiland** (Auguste), Commis, Concours de 1884, n° 34, Haut-Rhin, service ordinaire.

— *Idem.* — M. **David** (Jules), Commis, Concours de 1884, n° 95, Saône-et-Loire, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

19 décembre 1892. — Les Conducteurs ci-après désignés, attachés au service ordinaire du département de la Nièvre, sont autorisés à entrer au service vicinal du même département :

MM. **Milers** (Victor), **Monnot** (Émile), **Bouqueton** (Paul), Conducteurs de 3e classe.
Thomas (Constant), **Pernet** (Étienne), Conducteurs de 4e classe.

Ils seront considérés comme étant en service détaché.

3° CONGÉ.

15 décembre 1892. — M. **Castelneau** (Adrien), Conducteur principal, détaché au service de l'hydraulique agricole du département du Gard, est mis en congé sans traitement, pendant un an, pour raisons de santé.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

28 novembre 1892. — M. **Borne-Bonet** (Alfred), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de

congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester, en qualité de Chef de bureau du cadastre, au service de la Compagnie universelle du canal de Suez, à la résidence d'Ismaïlia (Égypte).

1er *décembre*. — M. **Sellié** (Bernard), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester, en qualité de Directeur de l'exploitation, au service de la Compagnie des Eaux de Constantinople, à la résidence de Galata.

Idem. — M. **Dubois** (Pierre), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie générale des Eaux, à Boulogne-sur-Mer.

2 *décembre*. — M. **Bertrand** (Casimir), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Gard, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de l'ancienne Compagnie du canal de Beaucaire.

12 *décembre*. — M. **Ricard** (Anselme), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie du canal latéral à la Garonne, en qualité de Conducteur de travaux, à la résidence de Marmande.

13 *décembre*. — M. **Gody** (Alcide), Conducteur de 4e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à la résidence de Saint-Claude.

5e DISPONIBILITÉ.

5 *décembre* 1892.—M. **Ruellan** (Henri), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département des Côtes-du-Nord, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

10 *décembre*. — M. **Roger** (Valentin), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pendant un an, pour raisons de santé.

14 *décembre*. — M. **Fournials** (Casimir), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département du Tarn, est mis

en disponibilité, avec les deux tiers de son traitement, pour défaut d'emploi, jusqu'à son admission à la retraite.

22 décembre. — M. **Le Gentil** (Alphrède), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Seine, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour défaut d'emploi, jusqu'à son admission à la retraite.

6° DÉMISSION.

17 décembre 1892. — Est acceptée la démission de M. **Démangel** (Jules), Conducteur de 4° classe, en congé renouvelable au service de la construction des chemins de fer du Gouvernement chilien.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Fourneret** (Pierre), Conducteur de 1re classe, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire	21 déc. 1892
M. **Fourneret** est d'ailleurs nommé Conducteur principal honoraire.	
M. **Gossot** (Étienne), Conducteur de 1re classe, Haut-Rhin, service ordinaire.	21 déc. 1892

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Saingery** (Charles), Conducteur principal, Seine, service de la navigation de la Seine (1re section, 2e division).	18 nov. 1892
M. **Delga** (Armand), Conducteur de 4e classe, Hérault, service maritime.	19 nov. 1892
M. **Lechère** (Louis), Conducteur de 1re classe, Saône-et-Loire, service ordinaire	23 nov. 1892
M. **Gaudibert** (Henri), Conducteur de 3e classe, détaché au service des travaux publics de la Tunisie.	25 nov. 1892
M. **Lardot** (Pierre), Conducteur principal, Seine-et-Marne, service de la navigation de la Seine (1re section, 2e division) et service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Corbeil à Montereau par Melun	25 nov. 1892
M. **Balard** (Albert), Conducteur de 4e classe, en retrait d'emploi	29 nov. 1892
M. **Saint** (Louis), Conducteur principal, Manche, service maritime et service du Contrôle de l'exploi-	

tation — travaux neufs et entretien — des chemins de fer de l'Ouest. . . . . 1er déc. 1892

M. **Bault** (Honoré), Conducteur de 1re classe, Rhône, service du Contrôle de l'exploitation — travaux neufs et entretien — des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Sathonay à Saint-Clair. . . . . 11 déc. 1892

M. **Audra** (Louis), Conducteur de 2e classe, Constantine, service de la circonscription de Bône. 18 déc. 1892

9e DÉCISIONS DIVERSES.

28 *novembre* 1892.— M. **Richard** (Réné), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service de la navigation de la Loire, 3e section, passe au service du Contrôle de l'exploitation — travaux neufs et entretien — des chemins de fer de l'État, même département.

28 *novembre*. — M. **Bidot** (Émile), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Confolens à la ligne de Civray au Blanc, même département.

1er *décembre*. — M. **Malou** (Frédéric), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ariége, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Lavelanet à Bram, même département.

Idem. — M. **Surre** (Alfred), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ariége, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Oust, même département.

1er *décembre*. — M. **Jouvion** (Pierre), Conducteur de 3e classe, attaché dans le département de Seine-et-Oise, au service des études et travaux du chemin de fer d'Auneau à Étampes, passe au service des études du chemin de fer d'Étampes à la ligne d'Argent à Beaune-la-Rolande, même département.

M. **Jouvion** reste d'ailleurs attaché au service du chemin de fer d'Auneau à Étampes.

Idem. — MM. **Boulard** (Eugène), Conducteur de 3e classe et **Yvon** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attachés au service ordinaire du département du Loiret, sont attachés, en outre, au service des études du chemin de fer d'Étampes à la ligne d'Argent à Beaune-la-Rolande.

2 *décembre.* — M. **Augé** (Virgile), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aube, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Pamiers à Limoux, même département.

3 *décembre.* — M. **Thiérot** (Édouard), Conducteur de 2ᵉ classe, attaché dans le département de Seine-et-Oise, au service de la navigation de la Seine (1ʳᵉ section — 2ᵉ division) et au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Montereau à Melun et à Corbeil, passe dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine(1ʳᵉ section — 2ᵉ division).

Idem. — M. **Colomb** (Charles), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (1ʳᵉ section — 2ᵉ division), passe dans le département de Seine-et-Oise, au même service et au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Montereau à Corbeil et à Melun.

6 *décembre.* — M. **Lapeyre** (Jean), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Vendes à Mauriac, passe au service ordinaire du même département.

7 *décembre.* — M. **Michel** (Antoine), Conducteur de 2ᵉ classe, attaché, dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne, passe au service de la navigation de la Loire — 2ᵉ section, même département.

9 *décembre.* — M. **Andron** (Patrice), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port maritime d'Arles-Trinquetaille.

12 *décembre.* — M. **Godfroy** (Placide), Conducteur de 2ᵉ classe, attaché, dans le département de l'Aisne, au service de la navigation entre la Belgique et Paris, passe au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle.

Idem. — M. **Mignan** (Arsène), Conducteur de 1ʳᵉ classe, attaché, dans le département de la Manche, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Avranches à Domfront, passe au service maritime du même département.

Il reste d'ailleurs attaché au service du chemin de fer d'Avranches à Domfront.

Idem. — M. **Perrin** (François), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, est

attaché, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de La Freyssinouse à Saint-Bonnet.

17 *décembre.* — M. **Delzon** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, passe dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

Idem. — M. **Mataly** (Charles), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, passe dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

Idem. — (Réorganisation des cadres du service de chemins de fer confié a M. l'Ingénieur en Chef **Pihier**). — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service d'études et de construction de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pihier**, sont modifiés comme il suit, en raison des travaux à exécuter dans le courant de l'année 1893, sur la ligne de Nontron à Sarlat.

Bureau de l'Ingénieur en Chef, à Périgueux.

Trois Conducteurs, cinq Commis et trois Agents temporaires en résidence à Périgueux.

MM. **Benoist**,	Conducteur de	1re	classe.
Castet,	—	2e	—
Chatelier,	—	2e	—
Roubenne,	Commis de	2e	classe.
Doursenot,	—	2e	—
Garret,	—	3e	—
Bertrand,	—	3e	—
Houssard,	Commis stagiaire.		
Dublin,	Agent temporaire.		
Parceiller,	—		
Cocula,	—		

Bureau de l'Ingénieur en Chef, à Cahors.

Trois Agents temporaires en résidence à Cahors.

MM. **Bartholomé**,	Agent temporaire.
Mexès,	—
Tardieu,	—

Ce bureau devra être transféré à Périgueux, le 1er juillet 1893 au plus tard. — M. **Reulos**, Conducteur du service ordinaire, est

en outre, chargé de la comptabilité des liquidations d'entreprises.

Les trois agents temporaires seront d'ailleurs licenciés à la fin de l'année 1893.

Bureau des acquisitions de terrains.

Trois Conducteurs et trois Commis en résidence à Périgueux.

MM. Bonnet, Conducteur principal.
Bosc, Conducteur de 2e classe.
Delzon, — 3e —
Caffet, Commis de 3e classe.
Belingard, — 4e —
Vauthier, — 4e —

1er Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et un Commis en résidence, à Cahors.

MM. Caillassou, Conducteur de 2e classe.
Ramond, Commis de 2e classe.

2e Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et un Agent temporaire en résidence, à Périgueux.

MM. Fargués, Conducteur de 3e classe.
Duba, — 4e —
Duburg, Conducteur-adjoint faisant fonctions de Conducteur.
Métais, Agent temporaire.

3e Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Quatre Conducteurs et quatre Commis ou Agents temporaires, en résidence à Brive (Corrèze).

MM. Duteil, Conducteur principal.
Combes, Conducteur de 3e classe.
Ferrand, — 3e —
N..., Conducteur.
N..., Commis.
Chalessin, Agent temporaire.
Francis, —
N..., —

Section de Boissenilh (Dordogne). — **MM. Saint-Avit,** Conduc-

teur de 3ᵉ classe; **Genêt**, Conducteur de 4ᵉ classe; **Bournel**, Commis; **N...**, et **N...**, Commis ou Agents temporaires.

Section de Saint-Robert (*Corrèze*). — MM. **Leyrit**, Conducteur de 1ʳᵉ classe; **Arnaud**, Conducteur de 4ᵉ classe; **N...**, Conducteur; **Gillet**, Agent temporaire ; **N...**, Commis ou Agent temporaire.

Section de Vars (*Corrèze*). — MM. **Bouyssonnie**, Conducteur de 3ᵉ classe ; **N...**, Conducteur; **Cavarrot**, Commis de 4ᵉ classe et **Joly**, Agent temporaire.

Section de Vayrac (*Lot*). — M. **Valat**, Conducteur de 1ʳᵉ classe.

4ᵉ Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Quatre Conducteurs, quatre Commis et deux Agents temporaires, en résidence à Périgueux.

MM. **Durand**, Conducteur de 2ᵉ classe.
Lalande, — 3ᵉ —
Mouton, — 4ᵉ —
Reyrel, Conducteur-adjoint faisant fonctions de Conducteur.
Gravier, Commis de 2ᵉ classe.
Eyssartier, — 3ᵉ —
Deschamps, — 3ᵉ —
Vialard, — 3ᵉ —
Larroux, Agent temporaire.
Daniel, —

Section de Thiviers (*Dordogne*). — MM. **Boulzaguet**, Conducteur de 2ᵉ classe; **Composieu**, Conducteur-adjoint faisant fonctions de Conducteur; **Peyrot**, Commis de 3ᵉ classe; **Salomon**, Commis de 3ᵉ classe et **Dayre**, Commis de 4ᵉ classe.

Section d'Excideuil (*Dordogne*). — MM. **Bussière**, Conducteur de 1ʳᵉ classe; **Daudrix**, Conducteur de 4ᵉ classe; **Mazel** et **Céron**, Commis de 3ᵉ classe.

Section d'Hautefort (*Dordogne*). — MM. **Roux**, Conducteur de 2ᵉ classe ; **Dussenty**, Conducteur de 3ᵉ classe ; **N...**, Conducteur ; **Desbordes**, Commis de 2ᵉ classe ; **Poullier**, Commis de 3ᵉ classe et **N...**, Commis ou Agent temporaire.

Section de Rafaillac (*Dordogne*). — MM. **Desbordes**, Conducteur de 1ʳᵉ classe ; **Samson**, Conducteur de 4ᵉ classe ; **N...**, Conducteur ; **Soubiron**, Commis de 3ᵉ classe et **Duffaut**, Commis de 4ᵉ classe.

Section de la Villedieu (*Dordogne*). — MM. **Granger** et **Mangot**,

Conducteurs de 3e classe ; **Maurice**, Conducteur de 4e classe ; **Therminarias**, Commis de 2e classe, et **N...**, Commis ou Agent temporaire.

5e Arrondissement

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs, deux Commis et trois Agents tempbraires, en résidence à Bergerac.

MM. **Chord**, Conducteur de 4e classe.
Flandé, — 3e —
Augière, Commis de 3e classe.
Eyraud, — 4e —
Masson, Agent temporaire.
Hénon, —
Lajouvaigne, —

Section de Condat (*Dordogne*). — MM. **Serres** et **Cantecor**, Conducteurs de 3e classe ; **Castéla** et **Déglane**, Agents temporaires.

Section de Montignac (*Dordogne*). — MM. **Merle**, Conducteur de 2e classe ; **Dupuy** et **Béronie**, Conducteurs de 4e classe ; **Laveissière**, Commis de 3e classe et **Thomas**, Agent temporaire.

Section de Saint-Geniès (*Dordogne*). — MM. **Mataly**, Conducteur de 3e classe ; **Chillaud**, Commis de 1re classe ; **Puymartin**, Commis de 3e classe, et **Guérin**, Agent temporaire.

Section de Sarlat (*Dordogne*). — MM. **Gillet**, Conducteur de 1re classe ; **Catusse**, Conducteur de 4e classe ; **N...**, Conducteur, **Pagé**, Commis de 2e classe ; **Trémouille**, Commis de 3e classe, et **N...**, Commis ou Agent temporaire.

17 *décembre*. — M. **Combes** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, passe dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat — Embranchement d'Hautefort au Burg-Allassac.

Idem. — M. **Samson** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, passe dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

Idem. — M. **Hue** (Léon), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service ordinaire et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Dieppe au Havre, cesse d'être attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Leleu** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime — 1re section, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Dieppe au Havre.

Idem. — (RÉORGANISATION DES CADRES DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE LA NIÈVRE). — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés au service ordinaire du département de la Nièvre, sont organisés à nouveau, de la manière suivante :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Nevers.

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Nevers.

Subdivision de Cosne. — Routes nationales nos 7 et 151 sur 71 kilomètres — Service hydraulique — Un Conducteur.

Subdivision de Nevers-Sud. — Routes nationales nos 7, 76 et 151 *bis* sur 70 kilomètres — Service hydraulique — Un Conducteur.

Subdivision de Nevers-Nord. — Routes nationales nos 77, 77 *bis* et 78 sur 62 kilomètres — Service hydraulique — Un Conducteur.

Subdivision de Decize. — Routes nationales nos 73 et 79 sur 68 kilomètres — Service hydraulique — Un Conducteur.

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Nevers (Provisoirement).

Subdivision de Clamecy. — Routes nationales nos 151 et 77 sur 77 kilomètres — Service hydraulique — Un Conducteur.

Subdivision de Corbigny. — Route nationale no 77 *bis* sur 67 kilomètres — Service hydraulique — Un Conducteur.

Subdivision de Château-Chinon. — Route nationale no 78 sur 57 kilomètres — Service hydraulique — Un Conducteur.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 51)

[3 août 1892]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département du Pas-de-Calais, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, du Portel à Boulogne-sur-Mer, à Bonningues et à Tournehem.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Pas-de-Calais, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, du Portel à Boulogne, à Bonningues et à Tournehem.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département du Pas-de-Calais est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 20 mars 1890, entre le préfet du Pas-de-Calais et la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention et arrêté le 25 avril 1889.

Des copies certifiées conformes de ces convention et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement du chemin de fer mentionné à l'article 1er

est fixé à la somme de 63.000 francs par kilomètre, sans que le capital total puisse excéder la somme de 2.709.000 francs, y compris les frais de constitution du capital-actions et d'émission d'obligations, lesquels ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum de 6 p. 100 du montant de ce capital.

En aucun cas, les subventions de l'État et du département ne pourront couvrir les insuffisances d'exploitation au delà de 750 francs par kilomètre.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 44.539 francs. La subvention du Trésor n'est accordée que pour une période maximum de trente ans, à partir de la mise en exploitation de la totalité de la ligne.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1890, le 20 mars,

Entre les soussignés :

M. *Alapetite*, préfet du Pas-de-Calais, agissant au nom et pour le compte du département, conformément :

Aux délibérations du conseil général du département, en date des 6 mai 1886, 25 août 1886, 29 septembre 1886, 20 avril 1887, 26-27 août 1887, 25 août 1888, 30 avril 1889 et 22 août 1889;

Aux lois des 10 août 1871, 11 juin 1880, au décret du 20 mars 1882 et sous réserve de la loi à intervenir pour déclarer l'utilité publique,

D'une part;

Et M. *Edmond Caze*, président du conseil d'administration de la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord, agissant au nom de ladite compagnie, en vertu de la délibération du conseil d'administration, en date du 10 septembre 1887,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du Pas-de-Calais concède à la société des chemins de fer économiques du Nord, dont le siège est à Anzin (Nord), la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local ci-après désigné, à voie unique de 1 mètre de largeur, entre bords intérieurs des rails, tel qu'il est défini au cahier des charges ci-annexé, savoir : ligne du Portel à Boulogne, Bonningues et Tournehem, d'une longeur d'environ 43 kilomètres, dont 37 kilomètres environ hors route et 6 kilomètres environ sur route nationale et chemins divers.

Ladite longueur concédée, de 43 kilomètres environ, ne comprend pas les emprunts à faire au réseau des tramways de Boulogne et à la ligne d'intérêt local d'Anvin à Calais, entre les stations de Bonningues et Tournehem.

Art. 2. — En cas d'insuffisance du produit brut (impôts déduits) de la ligne concédée, tel qu'il est déterminé ci-après, pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt à 5 p. 100 (amortissement compris) du capital de premier établissement de ladite ligne, le département s'engage à couvrir, pour partie, et pendant une période maximum de trente ans, ladite insuffisance dans les conditions stipulées ci-dessous.

La subvention du département, jointe à celles des communes et des particuliers, dont le département se porte fort à l'égard du concessionnaire dans les conditions définies ci-après (art. 3), ne dépassera pas, par an, 44.539 francs, savoir :

Provenant des ressources du département	35.088f
Provenant des ressources des communes et des particuliers. .	9.451f
Total.	44.539f

Le payement de la subvention sera d'ailleurs subordonné aux restrictions prévues par les deux derniers paragraphes de l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

La période de trente ans commencera à la date de la mise en exploitation de la totalité de la ligne concédée.

Pour le calcul des insuffisances, il est entendu :

1° Que le capital de premier établissement ne sera pris en compte que jusqu'à un maximum de 63.000 francs par kilomètre concédé, sans que la longueur totale à compter puisse dépasser 43.800 mètres, ni la dépense totale de premier établissement 2.709.000 francs.

Ce capital comprend les sommes dépensées pour les terrains, l'établissement de la ligne et de ses dépendances, les travaux à faire sur les lignes à emprunter et dans les gares de jonction en vue d'un usage commun, le matériel roulant, le mobilier des gares et l'outillage des ateliers, les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations, les intérêts du capital engagé pendant la période assignée à la construction par le cahier des charges, ou jusqu'à la mise en exploitation si celle-ci a lieu plus tôt, les insuffisances d'exploitation constatées pendant la période assignée par le cahier des charges à la construction de la ligne, enfin l'augmentation du matériel roulant, la pose des voies de garage, l'établissement de nouvelles stations ou haltes, etc., qui seront reconnus nécessaires au cours de la concession, d'accord entre le département et la compagnie concessionnaire.

Le concessionnaire justifiera les dépenses ci-dessus énumérées dans les formes prévues par l'article 2 du décret réglementaire du 20 mars 1882.

Il est spécifié que les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations ne sont admises en compte que jusqu'à concurrence de 6 p. 100 des capitaux, soit au maximum pour 3.780 francs par kilomètre concédé, et qu'elles seront comprises dans le maximum de 63.000 francs par kilomètre concédé déterminé précédemment ;

2° Que les frais d'exploitation et d'entretien par kilomètre concédé seront évalués à forfait et tout compris à 2.000 francs, puis le tiers de la recette kilométrique (impôts déduits) $2.000 + \frac{R}{3}$. Ladite recette kilométrique sera d'ailleurs calculée en divisant la recette totale (impôts déduits) par la longueur effectivement exploitée entre le Portel et Tournehem, y compris les longueurs empruntées aux tramways de Boulogne et au chemin de fer d'Anvin à Calais;

3° Que la longueur du chemin de fer actuellement concédé qui servira de base pour le calcul de la subvention de l'État sera déterminée par un chaînage contradictoire.

Elle sera mesurée suivant l'axe de la voie principale entre les axes des bâtiments à voyageurs des stations extrêmes du Portel et de Bonningues, sans tenir compte des longueurs empruntées aux tramways de Boulogne et au chemin de fer d'Anvin à Calais et ne pourra pas dépasser $43^{km},800$.

Art. 3. — La subvention annuelle du département, y compris celles des communes et des particuliers, sera payée par le département sur la production, par le concessionnaire, des pièces justificatives à dresser dans les formes déterminées par le décret du 20 mars 1882.

L'avance prévue par l'article 9 dudit décret sera versée, pour la partie au compte du département, des communes et des particuliers, dans les deux mois qui suivront la fixation de ladite avance par le ministre des travaux publics.

Le département ne sera d'ailleurs tenu envers la compagnie concessionnaire du payement des subventions à provenir des communes et des particuliers, dans la limite du maximum de l'article 2, qu'autant que les communes et les particuliers auront pris envers le département, avant l'ouverture du chemin de fer concédé, des engagements formels et définitifs, savoir :

1° Pour les communes, des délibérations des conseils municipaux fixant la nature et l'importance des subventions, avec indication des voies et moyens, lesdites délibérations approuvées par l'autorité compétente.

2° Pour les particuliers, des engagements par actes notariés avec aval de garanties ou inscription de première hypothèque acceptés par l'autorité compétente.

Les subventions en nature, travaux ou terrains, ne donneront lieu à une subvention trentenaire correspondante, payable par le département au concessionnaire, qu'autant que celui-ci en aura versé le prix, arrêté contradictoirement, dans la caisse du département, avant la mise en exploitation de la ligne concédée.

En cas de retard apporté par l'État au payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 4. — Le préfet, sur la demande du conseil général du Pas-de-Calais, aura le droit de prescrire, alors même que la recette (impôts déduits) n'atteindrait pas 4.000 francs par kilomètre, la mise en marche d'un quatrième train journalier dans chaque sens, moyennant une allocation de $0^{f},70$ par kilomètre parcouru.

Art. 5 — La compagnie ne pourra employer, soit pour la construction,

soit pour l'exploitation, que des agents et ouvriers et des matériaux français.

Art. 6. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsque l'État aura pris l'engagement de concourir au payement de l'insuffisance des recettes par une subvention annuelle égale en durée et en quotité à l'ensemble des subventions du département, des communes et des particuliers, telles qu'elles résultent des articles 2 et 3 ci-dessus.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

(N° 52)

[3 août 1892]

Loi qui incorpore dans le réseau d'intérêt général le réseau d'intérêt local du département de l'Eure.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont incorporés dans le réseau d'intérêt général les chemins de fer d'intérêt local de :

Gisors à Pont-de-l'Arche;
Glos-Montfort à Pont-Audemer;
Gisors à Vernonnet;
Vernonnet à Vernon;
Saint-Georges à Acquigny;
Pacy-sur-Eure à Vernon;
Évreux à Louviers;
Louviers à Elbeuf,

dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par décrets des 9 juin 1866, 31 juillet 1867, 29 avril 1868 et 1er mai 1869.

Art. 2. — Les chemins de fer énumérés dans l'article 1er ci-dessus sont concédés, à titre définitif, à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, par application de l'article 2 de la convention du 17 juillet 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant.

Art. 3. — Il est pris acte de l'abandon des droits du département de l'Eure sur les lignes énumérées dans l'article 1er ci-des-

(*) Voir *le type. Ann.* et *Journal officiel* du 4 août 1892.

sus, ainsi qu'il résulte de la délibération du conseil général de ce département, en date du 21 août 1891.

Art. 4. — Sont approuvés la convention passée, le 2 octobre 1891, entre le Ministre des travaux publics et le syndic de la faillite de la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons pour le rachat par l'État des lignes énumérées dans l'article 1er ci-dessus, ainsi que l'avenant, en date du 22 juin 1892, à cette convention.

Art. 5. — L'enregistrement de la convention et de l'avenant ci-annexés ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1891, le 2 octobre,

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et M. Henri Chevillot, syndic de faillites, demeurant à Paris, rue Jean-Lantier, n° 7, agissant au nom et comme syndic de l'union des créanciers de la faillite de la société anonyme dite *Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons*, dont le siège était à Paris, avenue de l'Opéra, n° 38,

Autorisé aux fins des présentes par ordonnance du juge-commissaire à ladite faillite, en date du 1er septembre 1891, enregistrée,

D'autre part;

A été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, en prévision de l'incorporation dans le réseau d'intérêt général des lignes d'intérêt local dont la société anonyme dite *Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons* est concessionnaire dans le département de l'Eure, a fait connaître au syndic de la faillite son intention d'user de la faculté de rachat qui est réservée au pouvoir concédant par l'article 36 du cahier des charges de la concession.

Les lignes à racheter sont les suivantes :

1° De Gisors à Pont-de-l'Arche, déclarée d'utilité publique par décret du 9 juin 1866;

2° De Glos-Montfort à Pont-Audemer, déclarée d'utilité publique par décret du 9 juin 1866;

3° De Gisors à Vernon, déclarée d'utilité publique par décret du 31 juillet 1867;

4° D'Évreux à la limite du département de l'Eure, vers Elbeuf, et de Saint-

Georges à Acquigny, avec embranchement de Pacy-sur-Eure à Vernon, déclarées d'utilité publique par décret du 1er mai 1869.

Le rachat comprend les chemins de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc., ainsi que tous les objets immobiliers dépendant desdits chemins de fer, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Art. 2. — Les lignes devant, après incorporation dans le réseau d'intérêt général, être exploitées par la Compagnie de l'Ouest, le prix de rachat sera payé par cette Compagnie au lieu et place de l'État. Ce prix de rachat sera représenté par des annuités nettes de 307.152f,69, dont la première écherra le 31 décembre 1891 et la dernière le 31 décembre 1956, et sous la réserve que la faillite prendra à sa charge :

1° Les dépenses d'établissement qu'auraient motivées des installations assurant à Louviers la jonction des lignes de l'Eure avec le réseau de l'Ouest ;

2° Et les dépenses de parachèvement reconnues nécessaires sur la ligne de Glos-Montfort à Pont-Audemer.

Art. 3. — Les dépenses que la faillite doit prendre à sa charge, conformément à l'article 2 ci-dessus, sont arrêtées à forfait, après accord entre les parties, à la somme totale de 474.480f,87, savoir :

1° 289.480f,87 pour les dépenses d'installation de la gare commune de Louviers ;

2° 185.000 francs pour les dépenses de parachèvement de la ligne de Glos-Montfort à Pont-Audemer.

Cette somme de 474.480f,87 sera diminuée de 20.000 francs, montant d'une subvention due à la Compagnie d'Orléans à Châlons par le département de l'Eure, et de 30.000 francs, montant d'une autre subvention due par la ville de Pont-Audemer à la même Compagnie, et pour le recouvrement desquelles l'État sera substitué à la faillite. Le reste, soit 424.480f,87, sera payé à l'État par le syndic dans le mois qui suivra la remise des lignes prévue par l'article 4 ci-après.

Art. 4. — Les chemins de fer et les immeubles qui en dépendent, conformément à l'article 2 ci-dessus, seront remis par le syndic dans l'état où ils se trouveront au moment de la prise de possession, laquelle aura lieu un mois après la promulgation de la loi approuvant la présente convention. Jusque-là, le syndic continuera l'exploitation des lignes, mais il tiendra compte à l'État des recettes d'exploitation effectuées depuis le 1er janvier 1891, et l'État lui tiendra compte des dépenses de cette exploitation pendant la même période.

Art. 5. — L'État sera substitué à la Société d'Orléans à Châlons dans tous les traités passés pour l'établissement et l'exploitation des gares communes. Il restera étranger à la liquidation ainsi qu'au payement de toutes les dettes qui pourraient avoir été contractées par la Compagnie d'Orléans à Châlons. Le syndic demeure, en conséquence, chargé de faire entre les ayants droit la distribution du prix de rachat, sans que l'État ait, à aucun titre à intervenir dans cette distribution.

Art. 6. — Le syndic remettra gratuitement à l'État, dans le mois de la prise de possession, tous les actes d'acquisition des terrains, les plans des travaux et généralement toutes les archives des chemins de fer rachetés pouvant se trouver en sa possession. Toutefois le syndic conservera jusqu'à la fin de la liquidation les pièces qui lui seront nécessaires, l'État ayant la faculté de se faire délivrer des expéditions ou de prendre copie des pièces.

Art. 7. — En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, ces objets seront rachetés par l'État sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts. L'un des experts sera désigné par le Ministre des travaux publics, l'autre par le syndic, le troisième par les deux premiers ou, en cas de désaccord, par le premier président de la Cour d'appel de Paris, à la requête de la partie la plus diligente.

Le prix fixé par les experts sera payé au syndic par la Compagnie de l'Ouest, au lieu et place de l'État, dans le mois qui suivra l'expertise.

Les frais d'expertise seront supportés par moitié entre l'État et la faillite.

Art. 8. — Les employés attachés au service de l'exploitation seront conservés dans leur emploi ou dans un emploi analogue. Cependant si, après la prise de possession, l'État, ou la Compagnie qu'il se substituera, entendait se priver des services de l'un ou de plusieurs d'entre eux, pour des faits qui ne leur seraient pas personnels, il devra les avertir de son intention six mois à l'avance.

. . . .

AVENANT.

Conformément à l'avis de la Commission des chemins de fer de la Chambre des députés, la convention du 2 octobre 1891, relative au rachat du réseau de l'Eure, est modifiée de la manière suivante :

Le prix de rachat sera représenté par des annuités nettes de 262.668f,84 au lieu de celles de 307.152f,59.

Comme conséquence de cette réduction, la faillite de la Société d'Orléans à Châlons est exonérée du versement du capital de 289.480f,87 pour les dépenses d'installation de la gare commune de Louviers.

. . . .

DÉCRETS

(N° 53)

[23 juillet 1892]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont autorisés les travaux relatifs au remplacement, par des ponts fixes métalliques, de vingt-neuf ponts suspendus situés sur le canal latéral à la Marne, conformément à l'avant-projet présenté par les ingénieurs et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 18 février 1892;

2° La dépense, évaluée à 650.000 francs, sera imputée sur les ressources inscrites annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des canaux de navigation.

(N° 54)

[25 juillet 1882]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux projetés pour l'assainissement des barthes ou marais traversés par la ligne de Toulouse à Bayonne, dans les communes de Sames, Guiche et Bardos (Basses-Pyrénées), conformément aux dispositions générales du projet dressé par les ingénieurs du contrôle du réseau du Midi, et approuvé par décision du Ministre des travaux publics, en date du 8 mai 1891, lequel projet restera annexé au présent décret ;

2° Les travaux seront exécutés par l'État. La dépense, évaluée à 89.000 francs, sera payée, jusqu'à concurrence de la somme de 27.500 francs, par la compagnie des chemins de fer du Midi, et

le surplus, soit 61.500 francs, sera imputé sur les fonds du budget ordinaire affectés à la construction des chemins de fer exécutés par l'État;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation du présent décret;

4° Il est pris acte des engagements consentis par les conseils municipaux des communes de Sames, Guiche et Bardos, et par les syndicats des barthes ou marais desdites communes, relativement à l'entretien des travaux compris dans la présente déclaration d'utilité publique, tels que ces engagements résultent des délibérations, en date des 27 octobre, 27 novembre et 8 décembre 1889 et 3 janvier 1890.

(N° 55)

[13 août 1892]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 102, entre le chemin vicinal ordinaire n° 1 à la Villatte et la route nationale n° 106 à la Ribeyre, conformément à la direction générale indiquée par un trait rouge sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 21 mai 1891, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction demeurera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours. Elle sera remise aux départements de l'Ardèche et de la Haute-Loire pour recevoir l'affectation indiquée dans les deux délibérations en date des 20 et 21 août 1891 (classement dans la grande vicinalité, par ces départements, des délaissés existant sur leurs territoires respectifs);

2° La dépense, évaluée à 312.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841;

4° La présente déclaration sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 56)

[13 août 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'acquisition d'un matériel de dragage de grande puissance, destiné au service de la Seine maritime, conformément aux propositions des ingénieurs du département de la Seine-Inférieure, en date des 2 et 23 octobre 1891, et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 26 novembre 1891 ;

2° La dépense de cette acquisition, évaluée à 800.000 francs, sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 57)

[23 août 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la reconstruction des portes amont de l'écluse du bassin à flot de Granville (Manche), conformément aux dispositions du projet dressé par les ingénieurs, les 15 et 23 avril 1892, et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 9 juin 1892 ;

2° La dépense de ces travaux, évaluée à 165.000 francs, sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

ARRÈTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 58)

[13 novembre 1891]

Travaux publics. — Dommages. — Humidité d'un immeuble notablement aggravée par les travaux; indemnité due; absence de plus-value. — (Évêque de Tarbes contre consorts Latour de Brie.)

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et du rapport même de l'expert de l'évêque de Tarbes que, si la maison des héritiers Latour de Brie présentait déjà des traces d'humidité peu importantes avant l'exécution des travaux du boulevard, cette situation a été notablement aggravée, ainsi que l'a constaté le conseil de préfecture après une visite des lieux, par lesdits travaux; qu'ainsi les défendeurs sont fondés à soutenir qu'ils ont éprouvé un dommage dont il leur est dû réparation; que l'arrêté attaqué, en fixant à la somme de 7.200 francs l'indemnité due aux consorts Latour de Brie, a fait une exacte appréciation de l'état de l'immeuble avant les travaux et de l'importance des dommages qu'il a subis; qu'ainsi c'est à tort, d'une part, que le requérant soutient que l'indemnité accordée aux consorts Latour de Brie doit leur être retirée, et, d'autre part, que ceux-ci demandent par voie de recours incident que ladite indemnité soit élevée à la somme de 21.200 francs;

Sur les conclusions de l'évêque de Tarbes, tendant à ce que la plus-value qui aurait été procurée à la maison Latour de Brie, par l'exécution des travaux du boulevard, soit compensée jusqu'à due concurrence avec le dommage qu'ils allèguent :

Considérant que le requérant ne justifie pas que l'établissement du boulevard ait procuré à la maison des défendeurs aucune plus-value de nature à être compensée avec le dommage qu'ils ont souffert;

Sur les intérêts :

Considérant qu'il résulte de l'examen de la requête des consorts Latour de Brie, présentée devant le conseil de préfecture à la date du 18 janvier 1881, que ceux-ci n'ont, à cette époque, formé aucune demande d'intérêts; qu'ainsi c'est à tort que l'arrêté attaqué leur a alloué à partir de cette date les intérêts de l'indemnité qu'il leur a accordée;

Considérant qu'il résulte des visas de l'arrêté attaqué que les consorts Latour de Brie ont demandé lesdits intérêts à la date du 16 décembre 1887, et qu'il y a lieu de les leur allouer à dater seulement de ce jour;

Sur les intérêts des intérêts. . . . .

(L'indemnité de 7.200 francs allouée par l'arrêté attaqué aux consorts Latour de Brie portera intérêts à leur profit à partir seulement du 16 décembre 1887, intérêts capitalisés à dater des 27 mars 1889 et 1er avril 1891. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Rejet du surplus des conclusions de l'évêque de Tarbes et du recours incident des consorts Latour de Brie. Dépens exposés par les consorts Latour de Brie mis à la charge de l'évêque de Tarbes à l'exception du recours incident.)

(N° 59)

[13 novembre 1891]

Voirie (*Grande*). — *Routes nationales. — Compagnie du gaz autorisée à établir des branchements. — Tranchée non autorisée.* — (Sieur Coquillet.)

L'autorisation exigée pour l'ouverture d'une tranchée sur une route nationale ne résulte pas implicitement d'un arrêté préfectoral ayant autorisé d'une manière générale une compagnie de gaz à établir des branchements sous la voie publique, alors que cet arrêté se réfère à un précédent arrêté réglementaire, qui dispose qu'aucune entreprise ne pourra être formée sans autorisation sur le sol des voies publiques.

Considérant qu'il résulte d'un procès-verbal en date du 7 août 1890, que le sieur Coquillet a fait ouvrir sans autorisation une tranchée sur la route nationale n° 77; que ce fait constitue une

infraction aux dispositions de l'arrêt du Conseil, en date du 17 juin 1721 et de l'ordonnance du 4 août 1731 susvisé; qu'à la vérité le requérant prétend qu'il aurait reçu de l'arrêté préfectoral, en date du 11 septembre 1875, l'autorisation générale d'établir des branchements sous la voie publique;

Mais considérant que ledit arrêté préfectoral se réfère à l'arrêté réglementaire du 11 décembre 1858, qui dispose qu'aucune entreprise ne pourra être formée sans autorisation sur le sol des voies publiques; que, d'ailleurs, il résulte de l'instruction que le sieur Coquillet a été à plusieurs reprises mis en demeure de se conformer aux prescriptions de l'article 28 de cet arrêté réglementaire et qu'il a été informé, dès l'année 1886, par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées qu'aucune autorisation ne lui serait accordée tant qu'il ne se serait pas soumis aux injonctions de l'administration; qu'ainsi le requérant n'est pas fondé à demander l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture qui l'a condamné à une amende de 100 francs ou subsidiairement à la réduction de ladite amende... (Rejet.)

(N° 60)

[13 novembre 1891]

Voirie (Grande).— Chemin de fer.— Plantation d'arbres à moins de 6 mètres de la voie, sans que l'alignement ait été demandé au préfet. — Contravention. — Condamnation à l'abatage desdits arbres et aux frais du procès-verbal. — (Sieur Phelippon.)

. . . .

Considérant que, d'après l'article 5 de la loi du 9 ventôse an XIII, rendu applicable aux chemins de fer par l'article 3 de la loi du 15 juillet 1845, les riverains ne peuvent planter des arbres sur leur terrain à moins de 6 mètres de la voie, sans en avoir demandé l'alignement au préfet;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Phelippon a planté des arbres le long du chemin de fer de Flamboin à Montereau, à une distance de la voie inférieure à 6 mètres, sans avoir demandé l'alignement au préfet de Seine-et-Marne; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture l'a, par application des dispositions législatives précitées, condamné à abattre les arbres dont le préfet a reconnu que le maintien ne pouvait être autorisé... (Rejet.)

(N° 61)

[14 novembre 1891]

Communes. — Taxe de pavage et de trottoirs. — Ville de Paris. — Commune annexée (Grenelle). — (Sieur et dame Delaperche.)

Insuffisance des ressources. — Décidé que les réclamants n'ayant pas établi qu'en 1878 *les ressources ordinaires de la ville de Paris étaient suffisantes pour subvenir aux dépenses de premier pavage, il y avait lieu de maintenir à leur charge les frais de premier établissement de trottoirs au droit de leurs immeubles.*

Commune de Grenelle annexée à la ville de Paris. — L'annexion de cette commune a eu pour effet de rendre applicables à son territoire les anciens usages existants à Paris en ce qui concerne le pavage.

Revers de la voie publique. — Les anciens usages en vigueur à Paris, qui mettent le premier pavage à la charge des riverains, s'appliquent aux revers de la voie publique comme à la chaussée centrale.

Premier pavage. — Une simple banquette en terre avec bordure en grès ne constitue pas un pavage; en conséquence, elle n'est pas de nature à exonérer le riverain des frais de trottoirs établis au-devant de son immeuble et à être considérée comme premier pavage.

VU LES REQUÊTES pour le sieur et la dame Delaperche... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — deux arrêtés, en date du 8 mai 1888, par lesquels le conseil de préfecture de la Seine a rejeté leurs demandes en décharge des taxes de pavage auxquelles ils ont été imposés, en 1879, à raison des travaux de viabilité exécutés, en 1878, au devant des immeubles dont ils sont propriétaires à Paris, quai de Grenelle, n°s 33, 35, 37, 59 et 61, et a mis à leur charge les frais d'expertise;

Ce faisant, attendu que pour qu'une commune puisse imposer aux propriétaires une taxe de pavage, il faut que les revenus ordinaires de la commune soient insuffisants et qu'il existe un ancien usage, antérieur à la loi du 11 frimaire an VII; que la ville de Paris ne justifie pas que ses revenus ordinaires aient été

insuffisants en 1878, et que c'est à la ville qu'incombe la preuve sur ce point; qu'il n'existait, dans la commune de Grenelle, aucun ancien usage mettant les frais de pavage à la charge des riverains, et que cette commune, qui n'avait été créée qu'en 1830, ne s'était jamais soumise aux obligations prévues par la loi du 7 juin 1845; que d'ailleurs, en fait, il n'existait au quai de Grenelle, avant l'annexion de la commune à la ville de Paris, des trottoirs en terre avec bordure en pierres et avec des passages pavés en face des portes cochères; que ces trottoirs étaient conformes à l'usage et reçus à l'entretien par la commune; qu'ainsi, en 1878, la ville a fait des travaux d'embellissement et non de premier pavage; accorder décharge aux requérants des taxes dont s'agit; mettre les frais d'expertise à la charge de la ville de Paris;

Vu les anciens édits et règlements sur le pavé de Paris, et notamment l'arrêt du Conseil du 30 décembre 1785, article 24;

. . . .

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce qu'en* 1878 *les ressources ordinaires de la ville de Paris auraient été suffisantes pour subvenir aux travaux de viabilité :*

Considérant que les requérants ne justifient pas qu'en 1878 les revenus ordinaires de la ville de Paris fussent suffisants, après payement des dépenses qu'ils sont destinés à couvrir, pour subvenir aux travaux de premier pavage exécutés pendant ladite année; que, par suite, ils ne sont pas fondés à soutenir que la ville n'avait pas le droit de mettre lesdits travaux à la charge des propriétaires riverains;

Sur le moyen tiré de ce qu'il n'existait dans la commune de Grenelle aucun ancien usage mettant les frais de pavage à la charge des particuliers :

Considérant que l'annexion de la commune de Grenelle à la ville de Paris a eu pour effet d'y rendre applicables les usages existants dans ladite ville en ce qui concerne le pavage, et qu'il résulte de l'arrêt du Conseil du 30 décembre 1785 que les propriétaires de maisons dans la ville de Paris doivent supporter les frais du premier pavage chacun en droit soi;

Sur le moyen tiré de ce que les travaux exécutés en 1878 *n'auraient pas constitué un premier pavage :*

Considérant que les anciens usages en vigueur dans la ville de Paris, d'après lesquels les riverains doivent supporter les frais de premier pavage des rues, s'appliquent aux revers de la voie publique comme à la chaussée centrale; qu'il résulte de

l'instruction que les revers de la voie publique au droit des propriétés du sieur et de la dame Delaperche n'avaient jamais été pavés antérieurement aux travaux exécutés en 1878 ; que, dès lors, la ville de Paris a pu mettre à la charge des requérants les frais de mise en viabilité correspondant au pavage des trottoirs au droit de leurs propriétés;

Considérant que de ce qui précède il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté les réclamations des requérants et a mis à leur charge les frais d'expertise... (Rejet.)

AFFAIRES SEMBLABLES. — *Sieur et dame de Margerie; sieur et dame Delaperche et sieur et dame de Margerie.*

(N° 62)

[14 novembre 1891]

Communes. — Chemins vicinaux. — Loi visée : 21 mai 1836. — (Sieurs Bordenave et Breul.)

Prestations en nature. — Annualité : Contribuable ayant quitté la commune avant le 1er janvier et ayant vendu, avant cette époque, les bœufs et la voiture à raison desquels il a été imposé. Décharge.

Réclamation : Mandat établi devant le Conseil d'État. Recevabilité.

Subvention pour dégradations extraordinaires. — Adjudicataire de coupes de bois : Transports effectués pour son compte; subvention due par l'adjudicataire et non par le propriétaire.

Procédure : Notification du dépôt du rapport des experts adressé au contribuable dans une commune où il n'habitait plus depuis plusieurs années. Contribuable non touché par cette notification. Irrégularité. Annulation.

(N° 63)

[14 novembre 1891]

Cours d'eau. — Associations syndicales des digues du Rhône, de la Durance et des roubines de Barbentane. — Composition

irrégulière du syndicat. — Illégalité des taxes. — Dépens. — (Sieur de Barbentane et dame Terray.)

Décidé, par application des actes constitutifs desdites associations, que les syndicats étaient irrégulièrement composés du moment que plusieurs des personnes, désignées pour en faire partie tant comme membres titulaires que comme membres suppléants, ne se trouvaient pas au nombre des propriétaires les plus imposés ou les plus intéressés.

Décidé, en conséquence, que ces syndicats n'avaient qualité ni pour répartir les dépenses entre les membres des associations, ni pour dresser les rôles; décharge des taxes accordée.

Dépens : pas de dépens en cette matière.

. . . .

CONSIDÉRANT que, d'après l'article 3 de l'ordonnance royale du 19 décembre 1841, l'article 2 du décret du 19 juillet 1848 et l'article 3 du décret du 24 mai 1854, les associations syndicales des digues du Rhône, à Barbentane, de la rive gauche de la Durance et des roubines de Barbentane, sont administrées chacune par un syndicat de cinq membres nommés par le préfet des Bouches-du-Rhône et choisis parmi les propriétaires les plus imposés ou les plus intéressés;

Considérant, en ce qui touche les syndicats des digues du Rhône et des roubines de Barbentane, qu'il résulte de l'instruction que plusieurs des personnes désignées, tant comme membres titulaires que comme membres suppléants, pour faire partie des commissions chargées de dresser les rôles de ces deux syndicats pour l'année 1882, ne se trouvaient pas au nombre des propriétaires les plus imposés ou les plus intéressés; qu'ainsi, ces syndicats étant irrégulièrement composés, il ne leur appartenait pas de répartir les dépenses entre les membres des associations dont s'agit; que, par suite, les requérants sont fondés à demander décharge des taxes auxquelles ils ont été imposés pour l'année 1882, sur les rôles des syndicats des digues du Rhône et des roubines de Barbentane;

Considérant, en ce qui touche l'association syndicale de la Durance, qu'il résulte de l'instruction que les personnes choisies par le préfet pour faire partie de ce syndicat en 1882 se trouvaient au nombre des propriétaires les plus imposés; que, dans ces circonstances, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que la disposition précitée du décret constitutif de l'association syndicale dont s'agit a été méconnue par le préfet et à demander

décharge des taxes auxquelles ils ont été imposés, pendant l'année 1882, pour leur part contributive dans les dépenses de l'association syndicale de la Durance.

En ce qui touche les dépens :

Considérant qu'aux termes de l'article 3 de la loi du 14 floréal an XI, les taxes établies en vertu de ladite loi sont recouvrées dans les mêmes formes que les contributions directes, et que les recours devant le Conseil d'État contre les arrêtés des conseils de préfecture rendus en matière de contributions directes, peuvent être formés sans frais; qu'il suit de là qu'il n'y a pas lieu d'allouer de dépens... (Décharge accordée des taxes relatives aux digues du Rhône et aux roubines de Barbentane. Arrêté réformé.)

Sieur De Barbentane. — AFFAIRE ANALOGUE pour l'année 1886, mais relative seulement à l'association syndicale des digues du Rhône à Barbentane.

(N° 64)

[20 novembre 1891]

Ateliers dangereux, insalubres ou incommodes. — Établissement de 3e classe. — Fabrique d'huile et de savon. — Autorisation. — (Sieur Aymarie.)

Refus d'autorisation par le sous-préfet et le conseil de préfecture, motivé surtout par la dépréciation de valeur que pourrait entraîner pour les immeubles du voisinage la présence d'une fabrique d'huile et de savon dans un quartier neuf de la ville de Millau. Absence d'inconvénients pour la salubrité publique. Autorisation accordée par le Conseil d'État sous certaines conditions.

(N° 65)

[20 novembre 1891]

Cours d'eau non navigables. — Usine. — Règlement des eaux. — Droit de police. — Arrêté préfectoral. — (Sieur Durand.)

Un préfet n'excède pas la limite de ses pouvoirs lorsque, pour assurer l'écoulement des eaux en temps de crue et éviter les inondations, il donne un niveau régulier au barrage d'un moulin situé sur un cours d'eau non navigable et fondé en titre et qu'il s'oppose à ce qu'une digue en fascines distincte du barrage y soit ajoutée.

Rejet d'une objection tirée de ce que le moulin et le barrage en maçonnerie, qui en assure le fonctionnement, existaient avant 1789 : *cette circonstance ne fait point obstacle à l'exercice des pouvoirs de l'administration* (*).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'aux termes des lois des 22 décembre 1789, 12-20 août 1790, 28 septembre, 6 octobre 1791, l'administration a le droit de régler, dans un but d'utilité générale et pour assurer le libre écoulement des eaux, le régime des barrages, écluses, et autres ouvrages d'art établis sur les rivières ;

Considérant que si le moulin du Laur et le barrage en maçonnerie qui en assure le fonctionnement existaient avant 1789, cette circonstance ne faisait pas obstacle à l'exercice des pouvoirs de l'administration ;

Considérant que le requérant n'établit pas que le préfet ait en vue d'intervenir dans une contestation d'intérêt privé, qu'il résulte au contraire de l'instruction et notamment du rapport des ingénieurs que l'arrêté attaqué qui a réglé le barrage établi avant 1789 pour le service de l'usine, en lui donnant un niveau régulier et en faisant obstacle à ce qu'une digue en fascines distincte de cet ouvrage y soit ajoutée, a eu pour but d'assurer l'écoulement des eaux au temps de crue et d'éviter les inondations ; qu'ainsi il a été pris dans la limite des pouvoirs attribués à l'administration par les lois précitées... (Rejet.)

(N° 66)

[20 décembre 1891]

Travaux publics. — Route nationale en Algérie. — Décompte. — (Sieurs Verrier et Legrand.)

Déblais. — Emprunts de terre, ayant eu pour objet non de

(*) Comp. Pissevin, *Ann.* 1882, p. 1112 ; — Bernard de la Vernette, *Ann.* 1882, p. 1370.

réaliser des économies sur le transport des déblais provenant des tranchées, mais de compléter les terrassements d'une plate-forme, et rendus nécessaires par les imprévisions de l'avant-projet. — Cube de ces déblais payé à l'entrepreneur suivant le prix du bordereau.

Travail supplémentaire : — Arasement des roches faisant saillie sur la plate-forme et dans les fossés de la route. — Indemnité allouée.

Expertise : — La mission donnée aux experts se bornant à vérifier s'il existait au décompte une omission relativement aux quantités et au régalage des déblais, ces experts, du moment qu'ils ne relevaient aucune omission, ne pouvaient, sans sortir de leur mission, proposer d'allouer aux entrepreneurs une plus-value, à raison de la sujétion résultant de l'extraction à la pince de déblais de roc.

. . . .

SUR LES CONCLUSIONS *des sieurs Verrier et Legrand tendant à obtenir une indemnité de* 3.467f,50 *pour emprunts de terre :*

Considérant qu'il est établi par l'instruction et notamment par l'expertise susvisée, que les emprunts de terre effectués par les entrepreneurs ont eu pour objet non de réaliser des économies sur le transport des déblais provenant des tranchées, mais de compléter les terrassements de la plate-forme, et ont été rendus nécessaires par les imprévisions de l'avant-projet; que, dans ces circonstances, les requérants sont fondés à demander que le cube de ces déblais leur soit payé à raison de 1f,10, prix du bordereau.

Considérant que ce cube est de 2.667 mètres et qu'il y a lieu, par suite, d'allouer de ce chef aux entrepreneurs une somme de 2.933f,70;

Sur les conclusions du requérant tendant à ce qu'il leur soit alloué un supplément de prix pour extraction et régalage de déblais omis au décompte :

Considérant que la mission donnée aux experts par la décision susvisée du Conseil d'État du 20 décembre 1889 se bornait à vérifier si l'omission signalée par les requérants, tant en ce qui concerne les quantités que le régalage, existait réellement;

Considérant que les experts ont constaté qu'aucune omission n'avait été commise au décompte dans le calcul des quantités de déblais; et que, dès lors, ils ne pouvaient, sans sortir des limites de leur mission, proposer d'allouer aux entrepreneurs une plus-value, à raison de la sujétion résultant pour eux de l'extraction à la pince de 13.472 mètres cubes de déblais de roc;

Sur les conclusions des requérants tendant à obtenir un supplément de prix de 10.812f,80 pour le grès dur à grains fins employé à l'empierrement de la chaussée :

Considérant que les experts ont fait une exacte appréciation de la valeur du grès dur à grains fins employé pour l'empierrement de la chaussée, en en fixant le prix à 5f,67 le mètre cube; qu'il y a lieu, dès lors, d'allouer de ce chef aux requérants une somme de 5.047f,80 ;

Sur les conclusions des requérants tendant à l'allocation d'une indemnité de 36.000 francs pour arasement des roches faisant saillie sur la plate-forme et dans les fossés de la route :

Considérant qu'il a été constaté par les experts que le travail d'arasement des rocs prévus par l'article 39 du devis a été effectué, tant sur la plate-forme de la chaussée que dans les fossés; mais qu'il sera fait une suffisante évaluation de l'importance de ce travail en accordant aux entrepreneurs une plus-value de 1 franc par mètre superficiel pour la plate-forme et de 4 francs par mètre cube pour les fossés; qu'il y a lieu, par suite, d'allouer de ce chef aux requérants une somme de 1.200 francs;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

. . . .

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il sera fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire en mettant la totalité des frais d'expertise à la charge de l'État... (L'État paiera aux sieurs Verrier et Legrand la somme de 19.981f,50 avec intérêts à partir du 23 juillet 1872 au taux de l'Algérie et intérêts capitalisés aux dates du 1er mai 1885, 3 décembre 1887, 22 août 1889 et 16 janvier 1891. Rejet du surplus des conclusions des requérants. Frais d'expertise supportés par l'État. Les dépens exposés par les requérants dans le présent pourvoi, y compris ceux réservés par la décision du Conseil d'État en date du 20 décembre 1889, seront mis pour un tiers à la charge des requérants et pour deux tiers à la charge de l'État.)

(N° 67)

[20 novembre 1891]

Travaux publics. — Digue du mont Saint-Michel. — Décompte. — Indemnités. — Résiliation implicite. — Chose jugée. —

Cahier des charges du 16 novembre 1866. — (Sieur Lefebvre.)

Indemnités. Dommages causés à l'entreprise : intervention prétendue abusive des ingénieurs de l'État dans la conduite des travaux. Exigences de ces ingénieurs justifiées dans leur ensemble par la nature même des ouvrages, objet de l'entreprise, et des difficultés inhérentes à leur exécution (III).

Décidé que si ces exigences ont pu avoir pour effet d'accroître la dépense et de motiver de la part de l'entrepreneur des demandes de supplément de prix, il n'en résulte point que le marché ait été anéanti, alors surtout qu'à aucun moment au cours des travaux l'entrepreneur n'a élevé cette prétention et qu'il a attendu le complet achèvement et la mise en bon état des travaux pour demander des indemnités générales sous forme de dommages-intérêts (III).

Manque à gagner : indemnité allouée à raison du bénéfice normal dont les exigences des ingénieurs auraient pu priver l'entrepreneur (IV).

Pertes éprouvées chez les banquiers : pas d'indemnité : le découvert de l'entrepreneur chez son banquier n'a point été le résultat d'une faute imputable à l'administration, et les travaux ayant été payés à l'entrepreneur au fur et à mesure de leur exécution, ses comptes de banque n'ont eu pour cause que l'insuffisance de ses ressources personnelles, eu égard à l'importance de l'entreprise (VI).

Perte d'industrie : elle n'est due qu'à l'insuffisance des ressources de l'entrepreneur : pas d'indemnité (VII).

Pertes dans la vente du matériel : pas d'indemnité : cette vente a été faite pour alléger le découvert de l'entrepreneur chez son banquier, et il n'est pas établi que l'insuffisance de ses ressources, qui a entraîné la réalisation du matériel, ait été la conséquence directe du fait de l'administration (V).

Taux des intérêts de l'indemnité allouée par le conseil de préfecture dans une première décision, élevé à titre d'indemnité par ce conseil dans une décision postérieure. Annulation. Le conseil de préfecture ne pouvait revenir sur sa précédente décision (VIII).

Procédure. — Chose jugée. — Fin de non recevoir rejetée implicitement par un arrêté qui a acquis l'autorité de la chose jugée (I).

Motifs d'un arrêté préjugeant en faveur d'un entrepreneur le principe de dommages-intérêts. Pas de chose jugée sur ce

point : c'est au dispositif et non aux motifs de l'arrêté que s'attache l'autorité de la chose jugée (II).

I. SUR LES CONCLUSIONS *du Ministre des travaux publics : — En ce qui concerne la fin de non-recevoir opposée aux réclamations du sieur Lefebvre et tirée de ce qu'elles n'auraient pas été spécifiées et motivées par écrit dans les conditions et délais fixés par l'article 41 des clauses et conditions générales :*

Considérant que le Ministre a déjà opposé à la demande du sieur Lefebvre la fin de non-recevoir dont il s'agit devant le conseil de préfecture qui l'a rejetée par un arrêté du 5 juin 1885 contre lequel l'administration n'a pas, en temps utile, formé de recours; qu'à la vérité le Ministre soutient que l'arrêté de 1885 n'a jamais statué sur cette fin de non-recevoir;

Mais considérant que, si elle n'a été explicitement écartée que par les motifs de l'arrêté, son rejet résulte nécessairement du dispositif qui a ordonné une expertise; qu'ainsi le Ministre n'est pas fondé à opposer de nouveau au requérant un moyen sur lequel il a déjà été statué par une décision ayant acquis l'autorité de la chose jugée;

II. *En ce qui concerne l'exception de chose jugée invoquée par le sieur Lefebvre :*

Considérant que le sieur Lefebvre soutient que l'arrêté du 5 juin 1885 a définitivement admis le principe des dommages-intérêts à lui dus, et que, sur ce point, il y a chose jugée;

Mais considérant que l'autorité de la chose jugée ne s'attache pas aux motifs, mais simplement au dispositif; que, si les motifs de l'arrêté ci-dessus visé semblent préjuger en sa faveur la question des dommages-intérêts, le dispositif ne renferme rien les concernant; que, d'ailleurs, le conseil de préfecture lui-même a reconnu, dans son arrêté du 21 juin 1887 que le dispositif de celui de 1885 n'avait pas statué à leur égard; qu'il suit de là qu'il n'y a pas chose jugée sur ce point, et que le principe des indemnités générales réclamées par le sieur Lefebvre peut être discuté devant le Conseil d'État;

III. AU FOND :

Considérant que, pour condamner l'État à payer au sieur Lefebvre la somme de 88.706f,75, à titre de dommages-intérêts, le conseil de préfecture s'est fondé sur la faute des ingénieurs qui « par une intervention abusive dans la conduite des travaux, auraient paralysé l'exercice des droits que cet entrepreneur tenait de son marché et lui auraient créé une situation plus

désavantageuse que celle d'un régisseur de fait », circonstance suffisante pour permettre l'application dans la cause des articles 1382 et 1383 du Code civil;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'avis du conseil général des ponts et chaussées, que les exigences des ingénieurs étaient justifiées dans leur ensemble par la nature même des ouvrages, objet de l'entreprise et des difficultés inhérentes à leur exécution; que si ces exigences ont pu avoir pour effet d'accroître la dépense et de motiver de la part de l'entrepreneur des demandes de supplément de prix, ce dernier n'est pas fondé à se prévaloir de ces circonstances pour prétendre que son marché a été anéanti; qu'il résulte, au surplus, des constatations mêmes de l'arrêté attaqué qu'à aucun moment, au cours de l'entreprise, il n'a élevé cette prétention, qu'il a attendu le complet achèvement et la mise en bon état des travaux pour demander des indemnités générales, sous forme de dommages-intérêts, comme complément de ses réclamations contre le décompte de son entreprise; qu'il est ainsi resté, de son plein gré, placé sous l'empire des stipulations de son marché et du cahier des clauses et conditions générales, qui n'ont pas cessé d'être la seule loi des parties et qui ne peuvent pas se cumuler avec une action distincte tirée des articles 1382 et 1384;

Considérant que le conseil de préfecture ayant, par arrêté en date du 5 juin 1885, statué sur toutes les réclamations du sieur Lefebvre, autres que les demandes d'indemnités générales, et lui ayant alloué en sus de la somme de 447.587 francs portée dans le décompte établi par l'administration, celle de 145.984 francs comprenant des indemnités spéciales à concurrence de plus de 80.000 francs, il n'y a plus à statuer que sur ses demandes d'indemnités générales, en recherchant si les conditions de son marché permettent d'y faire droit;

IV. *Sur le manque à gagner :*

Considérant qu'il est établi, tant par l'arrêté du 5 juin 1885, que par l'expertise complémentaire qu'il a ordonnée, que les experts avaient tenu compte dans leur premier rapport du bénéfice normal dont les exigences des ingénieurs auraient pu priver l'entrepreneur; qu'ils en avaient évalué le montant, lequel a été mis en entier à la charge de l'État par l'arrêté susvisé; qu'en dehors de la privation de ce bénéfice normal, l'État ne peut encourir de ce chef aucune autre responsabilité et que toute allocation nouvelle constituerait un double emploi;

V. *Sur les pertes éprouvées dans la vente du matériel :*

Considérant que, par ses premières conclusions, l'entrepreneur s'était borné à réclamer une indemnité à raison de l'achat ou de la location d'un matériel plus important que celui dont l'emploi aurait été prévu, et que, par l'arrêté de 1885, une indemnité de 18.052 francs lui a été accordée de ce chef; que, s'il a demandé en 1885 l'allocation de dommages-intérêts pour les pertes qu'il aurait éprouvées en revendant une partie de son matériel dans le but d'alléger son découvert chez les banquiers, il ne justifie pas que l'insuffisance de ressources ayant amené la réalisation de ce matériel ait été la conséquence directe du fait de l'administration; qu'ainsi il n'a pas droit à des dommages-intérêts de ce chef;

VI. *Sur les pertes éprouvées chez les banquiers :*

Considérant qu'il résulte des termes mêmes du rapport complémentaire des experts, qu'ils n'ont formulé de propositions sur ce point qu'en raison du droit reconnu en principe, en faveur du sieur Lefebvre, à l'allocation des dommages-intérêts;

Mais considérant que le découvert de l'entrepreneur chez les banquiers ne pouvant lui ouvrir droit à une indemnité que s'il justifiait que ce découvert est le résultat d'une faute imputable aux agents de l'administration; qu'il ne fait pas cette justification, et qu'il résulte au contraire de l'instruction que le prix des travaux lui ayant été payé au fur et à mesure de leur exécution, ses comptes chez les banquiers ont eu pour cause l'insuffisance de ses ressources personnelles, eu égard à l'importance de son entreprise;

VII. *Sur la perte d'industrie et la requête du sieur Lefebvre :*

Considérant qu'il a été reconnu par l'arrêté attaqué que, si les ressources du sieur Lefebvre eussent été moins limitées, les fautes qu'il impute aux agents de l'administration n'auraient pu entraîner la perte de son industrie; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a écarté ce chef de réclamation et que, par suite, la requête du sieur Lefebvre doit être rejetée;

VIII. *En ce qui concerne l'intérêt supplémentaire de 1 p. 100 sur le capital des condamnations prononcées contre l'État en 1885 :*

Considérant qu'avoir alloué à l'entrepreneur, le 5 juin 1885, les intérêts à 5 p. 100 de la somme en principal de 145.984 francs, il n'appartient pas au conseil de préfecture de revenir sur sa précédente décision, en élevant, à titre d'indemnité, le taux de ses intérêts; qu'il résulte d'ailleurs de ce qui précède que l'en-

trepreneur n'a droit à des dommages-intérêts sous aucune forme ;

IX. *Sur les frais d'expertise :*

Considérant que les frais de l'expertise complémentaire doivent être mis à la charge de la partie qui succombe... (L'État est déchargé des condamnations prononcées contre lui par l'arrêté attaqué. Rejet de la requête et de toutes autres conclusions du sieur Lefebvre. Le sieur Lefebvre supportera tous les frais de l'expertise complémentaire ordonnée par l'arrêté du 5 juin 1885. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 68)

[20 novembre 1891]

Travaux publics communaux. — Architecte municipal chargé de la direction et de la surveillance des travaux. — Responsabilité. — (Sieur Bellenger contre Ville des Sables-d'Olonne.)

Un architecte municipal, chargé de la direction et de la surveillance d'ouvrages exécutés par une ville, et ne recevant d'ailleurs aucune rémunération spéciale pour ce travail, ne doit pas être déclaré responsable envers ladite ville à raison d'un examen insuffisant du décompte qu'il avait mission de vérifier, et de certaines modifications apportées au devis en cours d'exécution et dont plusieurs ont été d'ailleurs admises par la commission municipale chargée de la direction des travaux. — Ces griefs ne rentrent dans aucune des prévisions de l'article 1792 *du Code civil.*

Vu la requête sommaire pour le sieur Bellenger, architecte à Troyes... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du conseil de préfecture de la Vendée, en date du 21 mars 1888, dans celles de ses dispositions par lesquelles ledit arrêté, statuant sur une instance engagée par les sieurs Moreau frères, entrepreneurs des travaux de construction d'une charpente métallique à la Poissonnerie des Sables-d'Olonne, au sujet du décompte desdits travaux, a déclaré le requérant responsable et l'a condamné à payer à la ville une somme de 1.500 francs à titre de dommages-intérêts;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que, dans l'instance engagée par les sieurs Moreau frères contre la ville des Sables-d'Olonne au sujet du décompte des travaux par eux exécutés à la Poissonnerie de ladite ville, le sieur Bellenger, architecte municipal chargé de la direction et de la surveillance de ces travaux, a été appelé en garantie par la ville et a été, par l'arrêté attaqué, déclaré responsable vis-à-vis d'elle de fautes lourdes commises dans l'exécution de son mandat;

Considérant que les faits relevés contre le requérant consistent uniquement dans un examen insuffisant du décompte qu'il avait mission de vérifier et dans l'approbation qu'il aurait donnée à certaines modifications au devis, en cours des travaux; que ces griefs ne rentrent dans aucune des prévisions de l'article 1792 du Code civil; qu'au surplus plusieurs des modifications dont s'agit ont été expressément approuvées par la commission municipale chargée de la direction des travaux dans sa séance du 30 décembre 1884 et que, dès lors, en ce qui les concerne, la responsabilité du sieur Bellenger a été couverte, et que, d'autre part, en admettant qu'il se soit trompé sur l'utilité de certaines modifications par lui approuvées et portant sur le réservoir d'eau de mer et les lanternes à gaz, cette erreur, dans les circonstances de l'affaire, ne saurait constituer une faute lourde de nature à engager la responsabilité de l'architecte considéré comme agent municipal; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné le sieur Bellenger à payer à la ville des Sables-d'Olonne 1.500 francs de dommages-intérêts et qu'il y a lieu d'annuler sur ce point l'arrêté attaqué... (Arrêté annulé en tant qu'il a condamné le sieur Bellenger à payer à la ville des Sables-d'Olonne une somme de 1.500 francs, à titre d'indemnité, et à supporter les deux dixièmes des frais d'expertise. Ces deux dixièmes des frais d'expertise seront laissés à la charge de la ville, ainsi que les dépens du présent pourvoi.)

(N° 69)

[27 novembre 1891]

Algérie.— Cours d'eau. — Syndicat d'irrigation et de colmatage. — Concession de la jouissance des eaux d'une rivière. — Interprétation. — Ministre de l'intérieur : incompétence. — (Syndicat de Guyotville.)

Interprétation : décidé que le préfet d'Alger, dans son arrêté d'interprétation de l'acte de concession, s'est borné à interpréter cet acte sans le modifier et que, par suite, il n'a point excédé la limite de ses pouvoirs.

Compétence : arrêté préfectoral en matière d'irrigation confirmé par le Ministre de l'intérieur. Annulation de la décision du Ministre pour incompétence, le service de l'hydraulique agricole dépendant du ministère de l'agriculture.

. . . .

EN CE QUI CONCERNE *l'arrêté préfectoral du 15 décembre* 1887 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'enquête à laquelle il a été procédé en 1872, et des rapports des ingénieurs qui ont précédé la concession faite au syndicat de Guyotville, que l'administration n'a entendu concéder audit syndicat, par l'arrêté du 15 mai 1873, que la jouissance des eaux de l'Oued-Beni-Messons arrivant à cette époque au barrage projeté et non utilisées à cette date par les riverains d'amont;

Considérant que le requérant n'établit pas que le préfet ait, par l'arrêté attaqué, donné une inexacte interprétation de l'acte de concession sur le sens et la portée duquel il avait à se prononcer; que, dès lors, il n'est pas fondé à soutenir que le préfet a modifié l'arrêté qu'il devait interpréter et excédé la limite de ses pouvoirs;

En ce qui concerne la décision confirmative du Ministre de l'intérieur :

Considérant qu'aux termes des décrets des 15 novembre 1881 et 18 février 1882, le service de l'hydraulique agricole dépend du ministère de l'agriculture; que, dès lors, il n'appartenait pas au Ministre de l'intérieur de connaître d'un arrêté préfectoral pris en matière d'irrigation et de colmatage, et que c'est à tort que, par la décision du 15 février 1889, il a confirmé l'arrêté dont s'agit; qu'ainsi la décision ci-dessus visée doit être annulée pour incompétence... (Rejet de la requête contre l'arrêté préfectoral du 15 décembre 1887. Décision du Ministre de l'intérieur annulée.)

(N°. 70)

[27 novembre 1891]

Domaine privé de l'État. — Eaux provenant du drainage d'une propriété. — Propriétaire prétendant que c'est à tort que l'auto-

risation de faire écouler lesdites eaux dans un fossé traversant une forêt domaniale ne lui a été donnée qu'à titre de permission purement révocable au lieu de lui être accordée à titre de servitude : incompétence de l'autorité administrative. — (Sieur d'Erceville.)

. . . .

CONSIDÉRANT que si le sieur d'Erceville se croit fondé à soutenir que le préfet de Seine-et-Marne, en ne lui accordant qu'une permission révocable de déverser les eaux provenant du drainage de sa propriété dans la forêt domaniale de Barbeau, ait fait une inexacte application de la loi du 10 juin 1854, c'est devant le juge de paix qu'il lui appartient de se prévaloir des droits qu'il pourrait tenir de ladite loi... (Rejet.)

(N° 71)

[27 novembre 1891]

Travaux publics communaux. — Chemin vicinal ordinaire. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 6 décembre 1870. — (Sieur Poirrier contre commune de Saint-Mars-la-Brière.)

Attachements non signés, mais contre lesquels aucune réclamation précise n'est formulée : rejet.

Déblais : l'article 32 du devis fixant un prix unique pour les déblais, ceux-ci devant être considérés comme étant d'une seule nature, quels que soient les terrains traversés, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander une revision du prix à raison de ce qu'il aurait rencontré une certaine quantité de tuf argileux.

Retard dans les payements : Non lieu à indemnité, l'administration ne s'étant jamais refusée au payement des travaux exécutés, lorsqu'elle avait des crédits disponibles pour l'effectuer.

Sujétion : Transports de déblais effectués au wagon, alors que le bordereau ne prévoyait que le transport à la brouette ou au tombereau; pas d'ordre écrit; pas d'indemnité. Rejet d'une objection tirée de ce que l'accélération des travaux, telle qu'elle a été exigée par les agents voyers, aurait été impossible à réaliser si on s'en était tenu à l'usage du tombereau : l'administration n'a imposé aucune accélération extracontractuelle

Fouilles de fondations d'ouvrages d'art : demande d'allocation d'un prix nouveau. Pas de difficultés imprévues : rejet.

Accès d'un chantier rendu difficile à raison d'un prétendu retard mis par l'administration à l'expropriation des terrains devant faciliter l'accès dudit chantier. Rejet. Il n'est pas établi que les difficultés dont s'agit aient eu pour cause un défaut de diligence de l'administration.

Crues d'une rivière : dommage causé à l'entreprise. Non lieu à indemnité; les crues n'ont pas présenté un caractère exceptionnel et n'ont rien offert d'anormal ni d'imprévu.

Battage de pieux et palplanches : Non lieu à indemnité, le devis interdisant à l'entrepreneur de réclamer une augmentation sur les prix fixés sous quelque prétexte que ce soit.

Pieux et palplanches d'une longueur un peu plus considérable que celle prévue au devis mais ne dépassant pas les dimensions courantes. Emploi nécessité par suite de rectification de la cote d'étiage; pas de sujétion; payement de la totalité du cube employé; non lieu à une allocation supplémentaire.

Fourniture de boîtes à sable : Non lieu à un prix spécial, par application du cahier des charges.

Fourniture d'outils et de matériel aux ouvriers chargés des travaux exécutés en régie. Non lieu à indemnité : tout le matériel employé à ces travaux a été acquis par l'administration.

Prix de l'heure pour les travaux de nuit. Prix de l'heure du jour majoré de 50 p. 100 *par le conseil de préfecture. Non lieu à l'allocation d'un nouveau supplément de prix.*

Transport de déblais : Rejet : il n'y a eu qu'un retroussé au jet de pelle, rémunéré dans le prix du déblai.

(N° 72)

[27 novembre 1891]

Travaux publics. — Hospice. — Architecte. — Honoraires. — Chose jugée. — (Hospice de Grasse contre sieur Gabriel.)

Chose jugée sur le principe de la dette, résultant d'une décision du Conseil d'État qui a reconnu à l'architecte le droit à des honoraires.

Fixation des honoraires : honoraires fixés par le conseil de préfecture à 1,50 p. 100 *du montant des ouvrages. — Évaluation*

non exagérée du travail de l'architecte et de la rémunération à laquelle il avait droit.

(N° 73)

[27 novembre 1891]

Travaux publics. — Route nationale. — Exhaussement. — Dépôt de matériaux. — Dommage. — (Ministre des travaux publics contre sieur Clarenc.)

Immeuble dont l'accès a été rendu plus difficile par suite de l'exhaussement d'une route. Indemnité allouée représentant le prix de l'emplacement et la dépense de construction d'une rampe nouvelle, une rampe, élevée par l'entrepreneur en vue de réparer le dommage, n'ayant pu être utilisée à raison de sa mauvaise confection.

Matériaux déposés par l'entrepreneur sur des parcelles de terrains autres que celles prescrites au devis; non responsabilité de l'administration.

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'exhaussement du niveau de la route a eu pour conséquence de diminuer les facilités d'accès de la scierie appartenant au sieur Clarenc et de le priver du terrain qu'il devra affecter à l'établissement d'une nouvelle rampe;

Considérant que pour demander l'annulation de l'arrêté susvisé, le Ministre des travaux publics se fonde, il est vrai, sur ce que les accès de la scierie du sieur Clarenc auraient été rétablis par l'entrepreneur dans de meilleures conditions que précédemment;

Mais considérant qu'il résulte également de l'instruction que la rampe construite par l'entrepreneur l'a été de manière à gêner le sieur Clarenc dans l'usage d'un bâtiment indispensable à l'exercice de son industrie; que c'est donc avec raison que le conseil de préfecture a reconnu que cette rampe devait être déplacée et qu'il a alloué au sieur Clarenc une somme égale au montant de la dépense nécessitée par ce déplacement; qu'ainsi en fixant à 1.544f,60 l'indemnité totale due au sieur Clarenc, le conseil de préfecture a fait une exacte évaluation des dommages par lui éprouvés;

Sur le recours incident du sieur Clarenc :

Considérant que, si le sieur Clarenc entendait se plaindre de l'occupation de diverses parcelles par les dépôts de matériaux qui ont été effectués par l'entrepreneur dans sa propriété, alors que le devis prescrivait au contraire audit entrepreneur un autre lieu de dépôt, ce n'est pas contre l'administration qu'il aurait dû former une demande en indemnité;

Sur les intérêts . . . .

(L'indemnité que l'État a été condamné à payer au sieur Clarenc ne portera intérêt qu'à partir du 29 août 1891. Rejet du surplus des conclusions du Ministre des travaux publics et du recours incident du sieur Clarenc. Arrêté du conseil de préfecture réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens partagés par moitié.)

(N° 74)

[27 novembre 1891]

Travaux publics communaux. — Mairie. — Construction sur le sol d'une voie publique. — Diminution des jours et accès d'une propriété voisine. — Dommages. — (Sieur Camallonga contre commune de Saint-Cloud.)

Un propriétaire a droit à une indemnité lorsque, par suite de la construction d'une mairie, il a été privé d'une partie des avantages de jour et d'accès de sa propriété, quand bien même ladite construction aurait été élevée sur un territoire dépendant du domaine public communal.

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par suite de la construction des bâtiments de la mairie sur le sol de la voie publique, un des côtés de l'immeuble du sieur Camallonga, qui était autrefois en bordure de la place Malakoff, s'est trouvé, sur une longueur de 30 mètres, situé sur une ruelle dans laquelle l'air et la lumière ne pénètrent pas d'une manière suffisante et qui est impraticable pour les voitures; qu'ainsi les travaux exécutés par la commune ont eu pour effet de diminuer les avantages de jour et d'accès de ladite propriété et que ces dommages sont de nature à donner au sieur Camallonga droit à une indemnité;

Considérant que ni le sieur Camallonga ni la commune de Saint-Cloud ne justifient que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de cette indemnité en la fixant à 3.000 fr. et que la commune de Saint-Cloud n'établit pas d'ailleurs que les travaux exécutés aient procuré audit immeuble une plus-value directe et spéciale qui puisse être compensée avec ladite indemnité;

Sur les intérêts des intérêts. . . . .

(Le sieur Camallonga aura droit aux intérêts des intérêts des sommes qui lui sont dues à partir des 21 octobre 1889 et 29 octobre 1890. Rejet du surplus des conclusions de la requête et du recours incident de la commune de Saint-Cloud. Les dépens seront supportés par le sieur Camallonga, sauf ceux du recours incident.)

(N° 75)

[4 décembre 1891]

Communes. — Rues et places. — Caractère de voie publique. — Suppression de jours et accès. — Indemnité : action récursoire; compétence. — (Ville de Chaumont contre dame veuve Prot et sieur Henriot.)

Une voie ayant servi, pendant un temps immémorial, de passage pour conduire à un bâtiment affecté à des services municipaux, continue à faire partie du domaine public, quoique ce bâtiment ait été démoli et que ladite voie se trouve entourée sur trois côtés par des immeubles particuliers (*).

Est fondé à réclamer à la commune une indemnité le riverain qui est privé, par suite de la délivrance d'un arrêté d'alignement à un tiers, des jours et accès qu'il possédait sur un terrain faisant partie de la voirie urbaine.

Action en garantie formée par la commune contre le particulier qui a obtenu l'arrêté d'alignement. Incompétence du conseil de préfecture pour statuer sur cette action, en l'absence, de la part de ce particulier, de toute offre de concours à l'exécution du plan d'alignement.

(*) Rapp. 25 avril 1890, Raymond (*Arrêts du C. d'Ét.*, p. 414); — 19 décembre 1890, Commune de Graveson (*Ann.* 1892, p. 696).

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que l'emplacement sur lequel la dame Prot possède des jours et des accès est depuis un temps immémorial une dépendance de la voie publique; qu'il servait autrefois de passage pour conduire à un bâtiment où la ville de Chaumont avait installé ses services municipaux; que si, depuis la démolition de ce bâtiment, ledit emplacement se trouvait entouré sur trois côtés par des immeubles appartenant à des particuliers, il n'en avait pas moins continué à faire partie de la voie urbaine et n'avait pas cessé d'avoir, par sa destination, le caractère d'une voie publique; que, dans ces circonstances, la dame Prot était fondée à réclamer à la ville une indemité à raison du préjudice résultant pour sa maison du retranchement, conformément au plan général d'alignement, de la portion de voie publique constituée par l'emplacement dont s'agit et de l'aliénation des parcelles ainsi déclassées;

Considérant, d'autre part, que la ville de Chaumont ne justifie pas qu'en fixant à 3.000 francs l'indemnité. de ce chef à la dame Prot, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire et du préjudice que ladite dame a subi;

Sur l'action en garantie :

Considérant que la demande en garantie formée par la ville contre le sieur Henriot ne rentrait pas dans les limites de la compétence du conseil de préfecture; qu'en effet la ville ne peut justifier d'aucun engagement pris par ledit sieur Henriot pour concourir à l'exécution du plan d'alignement; que si, en dehors de tout engagement envers elle pouvant constituer une offre de concours, la ville de Chaumont se croit fondée à prétendre qu'en vertu de conventions particulières avec le sieur Henriot, ce dernier est tenu de la relever et garantir des condamnations qu'elle peut encourir dans l'instance introduite entre elle et la dame Prot, c'est devant l'autorité judiciaire qu'elle devra porter son action... (Rejet avec dépens.)

(N° 76)

[4 décembre 1891]

Travaux publics. — Décomptes. — Réclamations. — Délai. —
(Sieur Ruth contre ville de Saint-Jean-d'Angély.)

Un entrepreneur, ayant, dans le délai de 20 jours imparti

par le cahier des charges, formulé des réserves motivées contre les décomptes partiels de son entreprise et n'ayant ultérieurement consenti aucun désistement, est tenu de renouveler ses réclamations dans les 20 *jours après la présentation du décompte général alors d'ailleurs qu'il n'a pas touché le solde de son décompte.*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que le sieur Ruth a, dans le délai de 20 jours imparti par l'article 37 du cahier des clauses et conditions générales de l'entreprise, formulé des réserves et déduit ses motifs par écrit contre les décomptes partiels de 1884 et 1885 ; que, si les architectes de la ville ont, sur quelques chefs de réclamations, admis des sommes d'ailleurs peu importantes, et ont proposé de les allouer à l'entrepreneur, ce fait, en dehors de tout acquiescement du sieur Ruth, ne saurait être considéré comme une renonciation de sa part à ses réclamations, alors surtout qu'il n'a pas touché le solde du prix des travaux ; que, dans ces circonstances, le requérant n'était pas tenu de renouveler ses réclamations dans le délai de 20 jours après la présentation du décompte général de l'entreprise ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré sa demande non recevable, par application de l'article 37 précité, et qu'il y a lieu de le renvoyer devant ledit conseil, pour y être statué au fond sur ses réclamations... (Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture pour y être statué au fond. Ville condamnée aux dépens.)

(N° 77)

[4 décembre 1891]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieur Perrier.)

Art. 32. — *Diminution de plus d'un tiers dans la quantité prévue des déblais à reprendre ; droit à indemnité reconnue* (III).

Art. 41. — *Réclamation. — Délais. — Un entrepreneur qui a primitivement dans le délai voulu, demandé que le cube des déblais exécutés soit fixé à un chiffre supérieur aux deux tiers de celui prévu au devis, est recevable, après l'expiration du délai, à modifier sa demande et à prétendre que ledit cube, ayant*

été inférieur de plus d'un tiers aux prévisions du devis, il a droit à une indemnité par application de l'article 32, *alors que l'indemnité ainsi réclamée n'excède pas le montant de la réclamation primitive* (III) (*).

Déblais.— Contestation sur le cube ; renvoi à l'expertise (II).

Manque à gagner sur des travaux confiés à d'autres entrepreneurs. Non-lieu à indemnité ; ces travaux ne faisaient pas partie de l'entreprise du requérant (VII).

Parements vus. — Devis contenant des indications contradictoires sur la manière dont les parements devaient être exécutés ; payement dû à raison de la façon effectivement donnée à ces parements avec l'assentiment des ingénieurs. Contestation sur la nature de ces parements : renvoi à l'expertise (VI).

Sujétions. — Reprise de déblais faite dans des conditions prétendues autres que celles prévues au marché ; renvoi à l'expertise sur le point de savoir si un travail imprévu a été exigé de l'entrepreneur et, en cas d'affirmative, quel supplément de prix pourrait être dû (I).

Transport de déblais prétendu fait dans des conditions plus onéreuses que celles prévues au marché. Renvoi à l'expertise (IV).

Reprise de déblais ayant acquis par le temps une grande dureté. Demande d'un prix nouveau. Renvoi à l'expertise (V).

I. En ce qui concerne *le supplément de prix réclamé pour reprise des déblais dragués et déposés derrière le mur du quai :*

Considérant que, d'après les dispositions combinées de l'article 61, dernier alinéa, du cahier des charges et du bordereau des prix, le prix n° 2 dudit bordereau devait rémunérer non seulement le dragage, mais toutes les opérations nécessaires pour amener et déposer les terres draguées à 40 mètres de la berge ; qu'ainsi la prétention du requérant d'obtenir l'allocation d'un prix supplémentaire pour les déblais déposés derrière le mur du quai pourrait être admise, mais dans le cas seulement où il serait établi que cet entrepreneur a été tenu de faire, en ce qui concerne ces déblais, un travail excédent celui qu'aurait nécessité la mise en dépôt des terres draguées dans les conditions prévues au marché ;

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de savoir si un travail de cette nature a été exigé de l'entrepreneur et, en

(*) Le cube des déblais était porté au détail estimatif pour 17.893 mètres cubes. L'entrepreneur avait d'abord demandé que le cube soit fixé à 14.519 mètres cubes, il soutint ensuite qu'il ne devait être fixé qu'à 8.938 mètres cubes.

cas d'affirmative, quel supplément de prix pourrait lui être dû de ce chef; qu'il y a lieu, en conséquence, réformant l'arrêté attaqué, de renvoyer aux experts l'examen de ces questions;

II. *En ce qui concerne le cube des déblais déposés dans la fouille d'emprunt :*

Considérant que le sieur Perrier, sans contester le chiffre de 6.638^{m3},500 représentant le cube total des terres draguées et déposées soit dans la fouille d'emprunt, soit derrière le mur du quai, soutient que le cube des déblais déposés dans la fouille d'emprunt et pour lesquels l'administration a admis l'application du prix de 0^{f},45 porté au n° 9 du bordereau a été inexactement calculé et en demande la vérification au cas où le même prix ne lui serait pas également alloué pour les déblais déposés derrière le mur du quai ; qu'il y a lieu, en l'état, de donner mission aux experts de procéder à cette vérification pour être ensuite statué ce qu'il appartiendra par le conseil de préfecture sur les conclusions subsidiaires du sieur Perrier ci-dessus mentionnées ;

III. *En ce qui concerne l'indemnité réclamée pour inexécution de plus d'un tiers des reprises de déblais prévues :*

Considérant que le conseil de préfecture a repoussé ce chef de réclamation comme non recevable par le motif qu'il aurait été présenté en dehors du délai fixé par l'article 41 du cahier des clauses et conditions générales ;

Mais considérant que l'entrepreneur avait, dans le délai prévu par ledit article, réclamé le payement du prix de reprise des déblais pour un cube supérieur aux deux tiers des quantités prévues au projet pour cette nature d'ouvrage ; que ce n'est que sur le refus de l'administration de faire droit à cette réclamation qu'il a demandé subsidiairement le payement d'une indemnité pour inexécution de plus d'un tiers des reprises de déblais prévues; et que l'indemnité réclamée de ce chef n'est pas supérieure au montant de sa réclamation primitive relative à cette nature d'ouvrage ; que, dans ces circonstances, la déchéance tirée de l'application de l'article 41 des clauses et conditions générales n'était pas opposable à la réclamation subsidiaire de l'entrepreneur ;

Considérant qu'il n'est pas contesté que le cube des déblais repris est inférieur de plus d'un tiers aux quantités prévues au projet et que l'entrepreneur a droit de ce chef a une indemnité par application de l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales ;

Considérant qu'en présence du désaccord des parties sur le montant de ladite indemnité, il y a lieu de donner aux experts

mission de l'évaluer ; que toutefois les conclusions du ministre tendant à ce qu'il soit fait état pour la fixation de cette indemnité de la somme de 1.397f,92 qui a été allouée à l'entrepreneur par la décision ministérielle du 3 novembre 1887 doivent être immédiatement rejetées, ladite somme ayant été accordée au sieur Perrier, à raison de l'inexécution de plus d'un tiers des quantités prévues au projet pour une autre nature d'ouvrage ;

IV. *En ce qui concerne la plus-value réclamée pour les déblais rejetés dans la rivière :*

Considérant qu'il résulte du rapprochement des termes du bordereau des prix et de l'article 60 du cahier des charges que le prix n° 8 de 0f,46 par mètre cube devait, dans la commune intention des parties contractantes, s'appliquer aux déblais mis en dépôt sur des terrains situés en dehors des emprises du chemin de fer et non aux déblais rejetés dans la rivière ;

Considérant toutefois que le sieur Perrier aurait droit à une plus-value s'il était établi que le transport des terres draguées à 500 mètres du lieu d'extraction et leur rejet à la rivière ont été pour l'entrepreneur plus onéreux que la mise en dépôt de ces déblais sur la berge dans les conditions prévues par l'article 61, dernier alinéa, du cahier des charges ; que, dans l'état de l'instruction, il y a lieu de renvoyer aux experts l'examen de cette question et de les charger, au cas où ils reconnaîtraient qu'une plus-value est due de ce chef à l'entrepreneur, d'en déterminer la quantité ;

V. *En ce qui concerne le prix à appliquer à la reprise de 2.597m3,71 de déblais mis en dépôt par d'autres entrepreneurs :*

Considérant que le requérant soutient que ces dépôts avaient été formés longtemps avant le début de son entreprise et que les terres avaient acquis, lorsque leur enlèvement a été ordonné, une consistance telle que leur extraction n'a pas exigé un travail moindre que la fouille d'un sol naturel, que cette allégation, si elle était vérifiée, serait de nature à justifier l'allocation d'un prix supérieur à celui de 0f,45, fixé par le bordereau pour la simple reprise des déblais à remanier ; qu'il y a lieu, en conséquence, réformant l'arrêté attaqué en tant qu'il a rejeté immédiatement ce chef de réclamation, d'en renvoyer l'examen aux experts ;

VI. *En ce qui concerne le prix des parements vus du mur du quai et de la culée du pont :*

Considérant que le devis estimatif contient des indications contradictoires sur la manière dont lesdits parements devaient

être exécutés ; que, dans ces conditions, le requérant est fondé à soutenir que l'État doit lui payer la façon qu'il a effectivement donnée à ces parements avec l'assentiment des ingénieurs sous la direction desquels les travaux étaient faits ;

Mais considérant que le sieur Perrier prétend qu'il a exécuté des parements de moellons piqués et que le Ministre des travaux publics soutient que les moellons ont été simplement smillés ; que, dès lors, il y a lieu, réformant l'arrêté attaqué, de donner mission aux experts de rechercher quelle est la nature des parements exécutés et de déterminer le prix qui doit être alloué à l'entrepreneur pour ce travail ;

VII. *En ce qui concerne l'indemnité réclamée pour manque à gagner sur les travaux de dragage qui ont été confiés à d'autres entrepreneurs :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux dont il s'agit ne faisaient pas partie de l'entreprise du sieur Perrier ; que, dès lors, c'est à bon droit que la réclamation ci-dessus mentionnée de cet entrepreneur a été rejetée par le conseil de préfecture... Arrêté réformé en tant qu'il a rejeté immédiatement les conclusions du sieur Perrier présentées sous les chefs 1, 4 et 8. Outre la mission qui leur a été donnée par le conseil de préfecture, les experts sont chargés : 1° de rechercher si le sieur Perrier a dû faire, en ce qui concerne les déblais déposés derrière le mur du quai et les déblais rejetés dans la rivière, un travail excédent celui qu'aurait nécessité la simple mise en dépôt des terres draguées à 40 mètres de la berge et, dans le cas de l'affirmative, de déterminer le prix supplémentaire auquel cette entrepreneur aurait droit ; 2° de vérifier le cube des déblais déposés dans la fouille d'emprunt ; 3° d'évaluer le montant de l'indemnité à laquelle le sieur Perrier a droit pour inexécution de plus d'un tiers des reprises de terre prévues ; 4° de vérifier si l'extraction des déblais mis en dépôt par d'autres entrepreneurs a constitué un travail plus onéreux que la simple reprise de déblais à remanier, et de fixer, en cas d'affirmative, le supplément de prix à allouer de ce chef ; 5° de rechercher quelle est la nature des parements vus exécutés pour le mur du quai et la culée du pont et de déterminer le prix qui doit être alloué à l'entrepreneur pour ce travail. Surplus des conclusions du sieur Perrier rejeté ; rejet également des conclusions du ministre tendant à ce qu'il soit fait état dans l'indemnité à allouer au sieur Perrier pour inexécution de plus d'un tiers des reprises de déblais prévues, des sommes allouées à raison de l'inexécution de plus d'un tiers

des quantités prévues au projet pour d'autres natures d'ouvrages. État condamné aux dépens.)

(N° 78)

[4 décembre 1891]

Travaux publics. — Communes. — Fabriques. — Qualité pour accepter un décompte. — (Fabrique de Sainte-Madeleine de Troyes contre sieur Pauly-Parisot et sieur Grados.)

Travaux de restauration d'une église exécutés en partie par la commune et en partie par la fabrique. La fabrique est recevable à contester le montant d'un décompte, qui n'a pas été accepté par ses représentants légaux, quoique le curé, agissant comme garant solidaire de la fabrique, ait approuvé ce décompte.

Difficultés sur le point de savoir si certains travaux rentrent dans les travaux à la charge de la fabrique ou au contraire dans la catégorie de ceux qui doivent être supportés par la commune. Vérification ordonnée.

Un entrepreneur a droit au payement des travaux exécutés sur l'ordre de l'architecte, encore bien qu'il n'ait passé aucun marché avec le maître de l'ouvrage.

(N° 79)

[4 décembre 1891]

Travaux publics. — Occupation temporaire de terrains. — Refus d'autorisation du préfet fondé sur l'absence d'accord amiable. — Pas de recours possible pour excès de pouvoir. — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.)

Considérant qu'en refusant d'autoriser la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à occuper le terrain des héritiers Boët, en vue de l'exécution d'un travail public, le préfet a agi dans l'exercice du pouvoir qui lui appartient en vertu de l'article 1er du décret du 8 février 1868, et que l'usage

qu'il a fait du droit d'appréciation, qui lui est reconnu par cette disposition, ne peut donner ouverture au recours prévu par les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872... (Rejet.)

(N° 80)

[4 décembre 1891]

Voirie (Grande). — Contravention. — Loi du 19 juillet 1889. — Bénéfice de l'amnistie non acquis à un contrevenant qui ne remplit pas les conditions prévues par la loi (payement des frais de poursuites et de la part revenant aux agents). — (Sieur Pons.)

Considérant que, pour demander à être déchargé des condamnations prononcées contre lui par le conseil de préfecture pour avoir, sans autorisation, extrait du sable de la grève de l'Allier, le sieur Pons se fonde uniquement sur ce que cette contravention, commise le 4 juillet 1889, devait bénéficier de l'amnistie accordée par l'article 5 de la loi du 19 juillet 1889, pour toutes les condamnations prononcées ou encourues avant le 14 juillet 1889 en raison de délits ou contraventions de pêche fluviale, de voirie, etc. ;

Mais considérant qu'aux termes du deuxième alinéa de l'article 5 de la loi du 19 juillet 1889, ne jouiront du bénéfice de la présente amnistie que les contrevenants qui auront justifié du payement des frais de poursuites et de la part revenant aux agents ;

Considérant que le sieur Pons n'a pas fait la justification exigée par la disposition précitée ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de l'admettre au bénéfice de l'amnistie accordée par la loi du 19 juillet 1889... (Rejet.)

(N° 81)

[4 décembre 1891]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Contravention. — Compétence. — (Ministre des travaux publics contre sieur Schack.)

Un individu ayant détérioré une barrière dépendant de la voie

ferrée, c'est à tort que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur cette contravention par le motif qu'aucun texte ne lui permettait de prononcer une amende : il devait condamner le contrevenant à la réparation du dommage causé et au payement des frais du procès-verbal.

CONSIDÉRANT que le conseil de préfecture a été saisi du procès-verbal ci-dessus visé à raison des dégradations que le sieur Schack a causées aux dépendances de la voie ferrée de Lille à Béthune; qu'en se déclarant incompétent pour statuer sur ce procès-verbal, ledit conseil a méconnu les pouvoirs qui lui appartiennent en vertu de l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845 et des articles 1 et 4 de la loi du 29 floréal an X ; que, dès lors, son arrêté doit être annulé ;

Considérant que l'affaire est en état, et qu'il y a lieu d'y statuer immédiatement au fond ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Schack a détérioré une barrière dépendant de la voie ferrée ; qu'il y a lieu de mettre à sa charge la réparation du dommage causé et qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en le condamnant au payement d'une somme de 21 francs et aux frais du procès-verbal... (Arrêté annulé. Sieur Schack condamné au payement d'une somme de 21 francs pour réparation du dommage causé et aux frais du procès-verbal.)

(N° 82)

[11 décembre 1891]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieurs Hallier et Moussard.).

Art. 32. — *Pour l'application de cet article, il n'y a pas lieu de tenir compte d'une substitution de matériaux n'ayant pas fait l'objet d'un ordre écrit, ni du remplacement, autorisé par le marché, de voûtes en maçonneries par un tablier métallique, mais il y a lieu de tenir compte des travaux exécutés conformément aux ordres des ingénieurs et des quantités d'ouvrages, effectuées en plus, déjà admises au décompte (IX).*

Art. 41. — Réclamation motivée, formée dans le délai de vingt jours à compter de la présentation du décompte. Recevabilité (IX).

Changement apporté en cours d'exécution au tracé, accepté sans réserve par l'entrepreneur avec renonciation à toute réclamation ultérieure. Non-lieu à un supplément de prix (X).

Compétence. — Incompétence du conseil de préfecture pour statuer sur des difficultés qui ne se rattachent ni à l'exécution du marché, ni aux conséquences nécessaires de sa résiliation (XVII).

Griefs non justifiés (VII, XVI).

Intérêts. — Non-lieu à statuer sur une demande d'intérêts, alors que de simples mesures préparatoires ont été ordonnées et qu'aucune condamnation n'a encore été prononcée (XVIII).

Pluies ayant rendu l'extraction des déblais plus onéreuses. Pas de force majeure. Non-lieu à indemnité (X).

Réclamations. — Non-lieu à statuer actuellement sur un chef de réclamation se rattachant à des difficultés pour l'appréciation desquelles le conseil de préfecture a ordonné une expertise (I, II, III).

Réclamation consignée, à défaut d'attachements soumis à l'acceptation des entrepreneurs, sur les métrés définitifs qui leur ont été présentés. Recevabilité (IV).

Délai. — Renvoi à l'expertise sur le point de savoir si un travail sort des prévisions du marché et si, dès lors, l'entrepreneur devait réclamer dans le délai fixé par le cahier des charges pour la présentation des réclamations contre les ordres de service imposant des travaux imprévus (IV).

Travaux imprévus imposés par les ingénieurs. Nécessité de réclamer dans le délai fixé par le cahier des charges, malgré l'absence d'ordres écrits : les entrepreneurs ont reçu de nouveaux dessins qui équivalent à des ordres écrits, et des ordres verbaux auxquels ils se sont conformés sans protester et sans exiger d'ordres écrits (VI et XIII).

Renonciation du ministre pour certaines tranchées à l'application du prix forfaitaire concernant les déblais. Non-lieu à étendre le bénéfice de cette renonciation aux déblais d'autres tranchées analogues aux premières (I, II, III).

Sujétions. — Le bordereau fixant pour les déblais en dépôt un prix au mètre cube, indépendamment de la surface occupée, aucun supplément de prix n'est dû à raison de ce que la nature de certains déblais aurait obligé les entrepreneurs à occuper

une superficie de terrain plus étendue que celle qui avait été prévue (XII).

Déblais au-dessous de l'eau. — Non-lieu à l'allocation d'un prix supplémentaire, le prix fixé au bordereau s'appliquant aux déblais de toute nature pour tranchées de chemins de fer, dérivations ou déviations de routes, chemins et cours d'eau (XIV).

Ordre des travaux interverti, en dehors de toute prescription de l'administration. Non-lieu à l'allocation d'une indemnité à raison du dommage qu'aurait causé à l'entrepreneur cette interversion des travaux (XV).

Transport des déblais. — Non-lieu, par application du devis, à tenir compte du foisonnement (I, II, III).

Travail supplémentaire. — Rejointoiements non prévus au devis. Renvoi à l'expertise pour la fixation du prix supplémentaire dû de ce chef aux entrepreneurs (VIII).

Travaux non prévus au marché. — Extraction de déblais éboulés. Dispositions du devis relatives aux sujétions non applicables à l'espèce (XI).

I, II et III. SUR LA DEMANDE *d'une somme de* 1.146.179 *francs pour difficultés imprévues rencontrées dans l'extraction et le transport des déblais des tranchées autres que celles d'Airvault et de La Rochette (chef* 1er *du chapitre* II *et chefs* 2, 3 *et* 5 *des* 7e *et* 8e *lots)* : — Considérant qu'à l'appui de cette demande les requérants soutiennent que le ministre ayant renoncé à se prévaloir de l'article 98 du devis pour les travaux des deux tranchées d'Airvault et de La Rochette, on ne doit plus pour les autres leur faire application de cet article, les mêmes difficultés ayant été rencontrées dans toutes les tranchées, ainsi qu'il sera démontré par une expertise ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que le ministre, qui aurait été fondé à opposer aux entrepreneurs l'article 98 du devis pour tous leurs travaux de déblais, n'a, par sa décision du 19 juillet 1881, admis d'exception en leur faveur pour les tranchées d'Airvault et de La Rochette qu'à la condition expresse qu'ils n'élèveraient aucune réclamation ultérieure; que cette condition n'a pas été limitée aux travaux faisant l'objet de la décision susdatée, et que les requérants ne peuvent se prévaloir d'une concession purement gracieuse pour se soustraire à l'application de l'article 98 dans le cas où le ministre n'y a pas renoncé; que s'ils ne sont pas fondés à réclamer un supplément de prix à raison de la dureté exceptionnelle des déblais rencon-

trés dans les autres tranchées, ils ne le sont pas davantage à prétendre au payement d'un cube supérieur à celui des profils, le seul qui leur soit dû d'après l'article 64 du devis, ni à se prévaloir d'une augmentation des frais de transport résultant du foisonnement dont, aux termes de l'article 97, il ne doit jamais être tenu compte pour le calcul du prix des transports; qu'ainsi c'est avec raison que, sur ces divers chefs, leur demande d'expertise a été rejetée par l'arrêté attaqué;

Sur le chef de conclusions tendant à faire écarter spécialement l'application des articles 64 et 97 aux déblais des tranchées d'Airvault et de La Rochette : — Considérant que ce chef se rattache aux difficultés sur lesquelles il a été statué par l'arrêté du conseil de préfecture du 26 avril 1884, qui a ordonné une expertise, et que c'est dans cette instance seulement que cette prétention pourra être appréciée;

IV. Chef 5 du 7ᵉ lot. *En ce qui concerne les fouilles de fondations des ouvrages d'art :* — Considérant, d'une part, qu'à défaut d'attachements soumis à leur acceptation les sieurs Hallier et Moussard ont consigné leur réclamation sur les métrés définitifs qui leur ont été présentés par l'administration, qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté cette réclamation comme non recevable;

Considérant, d'autre part, que les entrepreneurs soutiennent n'avoir exécuté les fouilles dont s'agit que sur la remise de dessins n'apportant aucune modification aux prévisions du projet, et auxquels dès lors ils étaient tenus de se conformer; que, si ces allégations étaient reconnues exactes, l'article 113 ne pourrait leur être opposé, qu'il y a donc lieu de soumettre ce chef à l'examen des experts, en les chargeant de fixer, s'il y a lieu, le supplément de prix à accorder aux entrepreneurs;

V. Chef 6 (1ʳᵉ partie) du 7ᵉ lot. *En ce qui concerne la dérivation de la rivière du Thouët :* Considérant qu'il résulte de l'instruction que le conseil de préfecture a déjà ordonné l'expertise à l'effet d'évaluer la dépense qu'avait pu occasionner aux entrepreneurs l'abaissement du plan d'eau du Thouët, et que si, pour réclamer dans la première partie du même chef une plus-value de 3ᶠ,50 par mètre cube d'enrochement, les requérants se fondent sur d'autres difficultés que l'abaissement du plan d'eau, ils ne précisent pas quelles ont été ces difficultés, et, en tous cas, n'apportent à l'appui de leur réclamation aucune justification; que, dès lors, c'est avec raison que les travaux d'enrochement

ont été réglés sans plus-value et conformément aux prix portés au n° 65 du bordereau;

VI. Chefs n°s 7 et 14 des 7e et 8e lots. *En ce qui touche la plus-value de 14.242f,50 réclamée par les entrepreneurs, et représentant 5 francs par mètre cube des maçonneries de fondations exécutées en contre-bas des niveaux prévus au projet :* — Considérant qu'il résulte de l'instruction que des ordres verbaux ont été donnés par les ingénieurs en vue d'augmenter la profondeur de certaines fondations, et que, bien loin de protester, les entrepreneurs s'y sont conformés sans même exiger la remise d'ordres écrits; qu'ainsi ils ne sont pas fondés à prétendre aujourd'hui que le défaut d'ordres par écrit a eu pour conséquence de les dispenser de réclamer dans le délai de l'article 113 du devis, en tant qu'ils auraient estimé qu'il leur était demandé au delà des obligations de leur marché, et que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leur demande tendant à l'allocation d'un prix supplémentaire;

VII. Chefs 11 et 12 du 7e lot et 15 et 16 du 8e lot. *En ce qui concerne la substitution dans les maçonneries et parements vus de moellons smillés aux moellons tétués :* — (Partout où ils ont été employés, le prix spécial en a été porté au décompte);

VIII. Chefs 13 du 7e lot et 17 du 8e lot. *En ce qui concerne la demande d'un supplément de prix pour rejointoiements :* — Considérant qu'il résulte de l'article 108 du cahier des charges que les mains-d'œuvre relatives aux parements et aux joints situés du côté des terres ou cachés sont seules implicitement comprises dans les prix des maçonneries; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé aux sieurs Hallier et Moussard le payement des rejointoiements des surfaces restant vues, et qu'il y a lieu, en l'absence d'un prix spécial au bordereau pour cette nature d'ouvrage, d'ordonner que les experts détermineront la plus-value due de ce chef aux entrepreneurs;

IX. Chefs 15 du 7e lot et 23 du 8e lot. *Sur l'application de l'article 32 des clauses et conditions générales :* — Considérant que les entrepreneurs ont produit, dès le 8 décembre 1883 et dès le 8 janvier 1884, moins de vingt jours après la présentation à eux faite des décomptes, toutes leurs réserves quant à l'application de l'article 32 des clauses et conditions générales avec l'indication pour chaque espèce d'ouvrages des différences entre les quantités prévues et les quantités exécutées; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a cru pouvoir opposer à leur récla-

mation la déchéance tirée de l'article 41 des clauses et conditions générales;

Considérant toutefois, en ce qui concerne spécialement l'augmentation du cube des maçonneries, que si les entrepreneurs ont substitué 3.242^{mc},35 de moellons de tranchées à un pareil volume de moellons de carrières, ils ne justifient d'aucun ordre écrit autorisant cette substitution, et qu'ainsi ils ne pouvaient s'en prévaloir pour réclamer 2.564^{f},58 pour manque à gagner sur les moellons de carrières et 6.808^{f},94 pour perte sur l'excédant des moellons de tranchées; que de même, en ce qui concerne le viaduc de Saint-Loup sur le Thouët, il résulte de la soumission signée par les entrepreneurs le 11 mai 1880 que l'administration s'est réservée le droit de substituer au viaduc à voûtes en maçonnerie un viaduc à tablier métallique, sans que les entrepreneurs puissent élever aucune réclamation sur la diminution que ce changement pourrait apporter dans les travaux adjugés; que, dès lors, c'est avec raison que sur ces deux articles la demande d'indemnité a été rejetée par le conseil de préfecture;

Mais en ce qui concerne les autres articles de réclamations spécifiés au tableau que les sieurs Hallier et Moussard ont annexé à leur demande : — Considérant, d'autre part, qu'en ce qui touche les quantités d'ouvrages qui n'auraient pas atteint les prévisions du détail estimatif, il n'est pas allégué que les entrepreneurs ne se soient pas conformés aux ordres des ingénieurs; que, d'autre part, les quantités d'ouvrages effectués en plus ont été admises au décompte; qu'ainsi l'administration n'est plus fondée à prétendre qu'elles n'auraient pas été régulièrement exécutées; que, dans ces circonstances, il y a lieu de décider que les experts rechercheront si certaines natures d'ouvrages ont subi des modifications de plus d'un tiers en plus ou en moins des quantités prévues, et si les entrepreneurs ont droit de ce chef à une indemnité;

X. Chef 3 du 8e lot. *En ce qui concerne la demande en supplément de prix pour déblais glaiseux rencontrés dans les tranchées de Douron et de Moncontour :* — Considérant que pour demander, soit la fixation de prix nouveaux pour la tranchée de Douron, soit une indemnité, les requérants allèguent qu'en cours d'entreprise une importante modification a été apportée au plan et au profil en long, et que les pluies auraient rendu l'extraction des déblais plus onéreuse;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que, par un en-

gagement en date du 22 juin 1880, les entrepreneurs avaient déclaré accepter sans aucune réserve le nouveau tracé et renoncer à toute réclamation ultérieure à ce sujet; qu'ainsi ils ne sont pas fondés à demander de ce chef un supplément de prix, et qu'en dehors de tout cas de force majeure dûment constaté, les difficultés pouvant résulter de l'abondance des pluies ne sauraient motiver l'allocation d'une indemnité;

Considérant, d'autre part, en ce qui touche la tranchée de Moncontour, que si une majoration de prix a été en effet offerte par les ingénieurs, cette offre a été déterminée par des causes autres que les difficultés exceptionnelles rencontrées dans l'extraction des déblais de cette tranchée, et qu'ainsi les requérants ne sont pas fondés à s'en prévaloir; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sans expertise la demande de plus-value pour les deux tranchées dont s'agit;

XI. Chef 4 du 8e lot. *En ce qui concerne la demande d'une plus-value pour l'enlèvement des éboulements dans la tranchée de Douron :* — Considérant que devant le conseil de préfecture les entrepreneurs ont demandé : 1° le payement d'un cube de 7.104 mètres cubes de déblais effectués dans la tranchée de Douron à la suite d'éboulements survenus dans ladite tranchée et dûment signalés à l'administration comme accidents de force majeure par deux lettres en date des 20 et 28 novembre 1882; 2° le payement d'une plus-value de 3f,50 par mètre cube à raison des difficultés exceptionnelles qu'avait présentées l'enlèvement de ces déblais;

Considérant que le conseil de préfecture, tout en renvoyant l'examen de la première demande aux experts, a rejeté immédiatement la seconde pour défaut de justification des difficultés alléguées par des attachements réguliers;

Mais considérant que cette seconde demande n'est que la conséquence de la première; que les déblais effectués dans les circonstances ci-dessus rappelées n'étaient pas de ceux prévus par le contrat; que, dès lors, on devait rechercher si leur extraction avait effectivement présenté de plus grandes difficultés; que, dès lors, il y a lieu de réformer sur ce point l'arrêté attaqué, et d'étendre la mission des experts nommés par le conseil de préfecture à l'examen de tout le préjudice qui a pu être causé à l'entreprise par les éboulements survenus dans la tranchée de Douron;

XII. Chef 6 du 8e lot. *En ce qui concerne la demande des requérants tendant à ce qu'il soit tenu compte des dépenses supplé-*

mentaires supportées par l'entreprise pour l'occupation des terrains nécessaires aux dépôts devenus plus considérables par suite du foisonnement ou de la nature boueuse de certains déblais : — Considérant que les numéros 4 et 5 du bordereau des prix du 8e lot établissent pour les déblais en dépôt un prix au mètre cube, indépendamment de la surface occupée; que, dès lors, aucun supplément de prix ne saurait être accordé aux entrepreneurs à raison de ce que la nature de certains déblais les aurait obligés à occuper une superficie de terrains plus étendue; qu'ainsi c'est avec raison que la demande d'expertise a été rejetée;

XIII. Chef 7 du 8e lot. *En ce qui concerne la demande d'indemnité à raison des modifications apportées au profil en long :* — Considérant que si, en cours d'exécution, l'administration a fait modifier sur plusieurs points le profil en long, les requérants reconnaissent avoir reçu à cet effet de nouveaux dessins dont la remise équivaut à celle d'ordres écrits; que dès lors, en admettant que ces changements leur aient causé des sujétions imprévues, les entrepreneurs devaient par application de l'article 113 du devis, présenter immédiatement des observations écrites, et que, faute par eux de l'avoir fait, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que leur réclamation ne pouvait plus être admise;

XIV. Chef 8 du 8e lot. *En ce qui concerne les déblais au-dessous de l'eau :* — Considérant que, aux termes de la réclamation, telle qu'elle a été formulée le 8 janvier 1884, les entrepreneurs, pour demander une indemnité de 6.453f,32, s'appuient uniquement sur ce que, pour les dérivations des cours d'eau, ils ont dû effectuer des déblais au-dessous de l'eau et que cette difficulté n'a pas été prévue au marché, du moins en ce qui concerne le 8e lot;

Mais considérant que le prix de 0f,85 par mètre cube porté au n° 1 du bordereau des prix du 8e lot s'applique aux déblais de toute nature pour tranchées de chemin de fer, dérivations ou déviations de routes, chemins et cours d'eau; qu'ainsi les requérants ne sont pas fondés à soutenir que le travail dont s'agit a constitué pour l'entreprise une sujétion imprévue, et que dès lors c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation;

XV. Chef 9 du 8e lot. *En ce qui concerne la plus-value réclamée pour déblais des fondations exécutées pour les culées des passages supérieurs des piquets 1404, 60 et 14255 :* — Considérant

que si les entrepreneurs ont, contrairement aux prévisions du projet, exécuté les culées des deux ponts supérieurs dont s'agit avant de procéder à l'ouverture des tranchées, ils ne produisent aucun ordre écrit prescrivant ce changement au mode d'exécution prévu; qu'il résulte au contraire de l'instruction que c'est en dehors de toute entente préalable avec l'administration et uniquement dans un but d'économie pour l'entreprise, qu'ils ont interverti l'ordre des travaux; que, dans ces circonstances, ils ne sont pas fondés à soutenir que les déblais par eux exécutés, et qui avaient été prévus comme déblais de terrassements, doivent être payés comme fouilles de fondations d'ouvrages d'art, et que dès lors c'est avec raison que leur réclamation a été rejetée par le conseil de préfecture;

XVI. Chef 18 du 8e lot. *En ce qui concerne les indemnités réclamées pour démolition et reconstruction d'ouvrages, et pour changement apporté dans un ordre d'exécution :* — Considérant que, pour justifier leurs demandes d'indemnités, les entrepreneurs ne produisent aujourd'hui ni ordres écrits, ni attachements réguliers; que, dans ces circonstances, toute vérification est devenue impossible, et que dès lors c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté immédiatement les demandes dont s'agit par application des articles 10, 28 et 39 des clauses et conditions générales;

XVII. Chef 21 du 8e lot. *En ce qui concerne l'indemnité de 10.000 francs réclamée à raison de ce qu'après la résiliation de l'entreprise des sieurs Hallier et Moussard l'administration aurait fait prendre des matériaux sur un terrain leur appartenant, et que des dommages auraient été causés à leur propriété :* — Considérant que les faits allégués ne se rattachent ni à l'exécution du marché des sieurs Hallier et Moussard, ni aux conséquences nécessaires de sa résiliation; que, dès lors, il n'appartenait pas au conseil de préfecture d'en connaître et qu'il devait se borner à se déclarer incompétent;

XVIII. *Sur la demande des intérêts et des intérêts des intérêts :* — Considérant que si, par leur requête en date du 12 août 1884 les sieurs Hallier et Moussard ont demandé devant le conseil de préfecture les intérêts des sommes qui seraient reconnues leur être dues, l'arrêté attaqué, sauf en ce qui concerne les chefs écartés *de plano* et ceux à l'égard desquels il a donné acte aux entrepreneurs des offres de l'administration, n'a ordonné qu'une mesure préparatoire; que dans ces circonstances, et en l'absence de toute condamnation prononcée contre l'État, il n'y a

lieu de statuer, quant à présent, ni sur la demande d'intérêts, ni sur la demande d'intérêts des intérêts... (Les experts désignés, outre la mission qui leur a été confiée, devront : 1° sous le 4e chef, rechercher le supplément de prix qu'il pourrait y avoir lieu d'allouer pour les fouilles exécutées dans un banc de granit, s'il était reconnu que ces fouilles n'ont été exécutées que sur la remise de dessins n'apportant aucune modification aux prévisions du projet ; 2° sous le 8e chef, fixer le prix des rejointoiements des surfaces vues ; 3° sous le 9e chef, fixer, s'il y a lieu, l'indemnité à laquelle les entrepreneurs peuvent avoir droit pour modification de plus d'un tiers en plus ou en moins dans diverses natures d'ouvrages indiquées dans un tableau joint à leur réclamation, à l'exception toutefois des articles concernant la substitution de moellons de tranchées aux moellons de carrières et la construction du viaduc de Saint-Loup ; 4° sous le 11e chef, rechercher si, à la suite des éboulements survenus dans la tranchée de Douron, l'enlèvement des déblais a présenté des difficultés exceptionnelles, et, en cas d'affirmative, évaluer le supplément de prix auquel les entrepreneurs ont droit de ce chef. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. L'État supportera un quart des dépens.)

(N° 83)

[11 décembre 1891]

Travaux publics communaux. — Maison d'école. — Infiltrations d'eau. — Responsabilité de l'architecte. — (Sieur Bilhard contre commune de Galier.)

Un architecte n'est pas responsable des infiltrations d'eau qui se sont produites à travers un mur par lui reconstruit, alors qu'elles sont dues uniquement à la situation des lieux.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'architecte Bilhard a été chargé par la commune de Galier de dresser un projet d'appropriation pour maison d'école d'un bâtiment communal, et que la conservation des murs de cet ancien bâtiment, notamment du mur *est*, indiqué au plan comme adossé au flanc d'un monticule, rentrait dans les prévisions du projet ; que si cependant ces murs, par suite de dégradations survenues posté-

rieurement à l'adjudication du 3 mai 1881, ont dû être démolis et reconstruits, il n'est pas établi que l'emplacement où a été réédifié le mur *est* ait été modifié, et que dès lors, si des traces d'humidité ou des infiltrations d'eau ont été constatées dans la salle de classe et ont été reconnues provenir de la proximité du monticule, l'architecte ne saurait en être déclaré responsable; que c'est donc à tort qu'il a été condamné par l'arrêté attaqué à payer à la commune la somme de 178f,60, montant de l'évaluation par les experts des travaux nécessaires pour empêcher l'infiltration des eaux, et qu'il a été en outre privé de la moitié de ses honoraires;

Sur les frais d'expertise : — Considérant que la commune de Galier, succombant dans ses prétentions, les frais d'expertise doivent être mis à sa charge... (Arrêté annulé en tant qu'il a condamné le sieur Bilhard à payer à la commune une somme de 178f,60, et qu'il a privé cet architecte de la moitié de ses honoraires. Frais d'expertise et dépens mis à la charge de la commune.)

(N° 84)

[11 décembre 1891]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Contravention. — Plantations. — Procédure. — (Sieur Buffet-Rivet et Ministre des travaux publics contre sieur Focet.)

Recours. — Non-recevabilité pour défaut de production de l'arrêté attaqué ou de l'extrait notifié. (Buffet-Rivet, 1re esp.)

Chemin de fer. — Plantation sans autorisation d'une haie vive à moins de six pieds de la voie ferrée : contravention, alors même qu'il n'y a pas eu empiètement sur le domaine public. (Focet, 2e esp.)

1re ESPÈCE. — Sieur Buffet-Rivet.

CONSIDÉRANT que le sieur Buffet-Rivet ne produit pas une expédition de l'arrêté du conseil de préfecture contre lequel est dirigé son pourvoi; que, dès lors, il n'a pas satisfait aux prescriptions de l'article 1er du décret du 22 juillet 1806; que si, aux termes de l'article 61 de la loi du 22 juillet 1889, les recours en

matière de contravention de grande voirie sont exemptés de tout droit autre que le droit de timbre et peuvent être transmis sans frais au Conseil d'État, ces dispositions n'ont pas eu pour but de dispenser les requérants de joindre à leur requête, en exécution du décret précité, une expédition ou tout au moins l'extrait qui leur a été notifié de l'arrêté du conseil de préfecture; que, dès lors, il y a lieu de rejeter la requête du sieur Buffet-Rivet... (Rejet.)

2e ESPÈCE. — Ministre des travaux publics contre sieur Focet.

CONSIDÉRANT que le procès-verbal ci-dessus visé a été dressé contre le sieur Focet pour avoir planté devant sa propriété, située en bordure de la voie ferrée, sans avoir demandé l'alignement, une haie vive empiétant sur le domaine public;

Considérant que le conseil de préfecture a relaxé le sieur Focet des fins de ce procès-verbal en se fondant sur ce que le sol sur lequel a été faite la plantation ne faisait pas partie du domaine public;

Mais considérant qu'il est, en outre, établi par le procès-verbal précité que le sieur Focet a, sans autorisation, planté une haie vive en bordure de la voie ferrée, fait qui constitue à lui seul une contravention de grande voirie aux termes de l'arrêt du conseil du 17 juin 1721, rendu applicable aux chemins de fer par l'article 3 de la loi du 15 juillet 1845 et qui fait défense à tous particuliers de planter des haies vives sinon à six pieds de distance des fossés séparant les chemins de leurs héritages; qu'il suit de là qu'en relaxant, par l'arrêté attaqué, le sieur Focet des fins du procès-verbal dressé contre lui, le conseil de préfecture a méconnu les dispositions législatives précitées, et que le Ministre des travaux publics est fondé à demander dans l'intérêt de la loi l'annulation dudit arrêté... (Arrêté annulé dans l'intérêt de la loi.)

(N° 85)

[18 décembre 1891]

Algérie. — Cours d'eau. — Voirie (Grande). — Contravention.
(Sieur Golembiowski.)

Détournement des eaux d'un canal : fait constituant une

contravention de grande voirie : condamnation à une amende et aux frais du procès-verbal.

Procédure. — Arrêté non motivé : annulation : évocation.

. . . .

En la forme : — Considérant que l'arrêté susvisé du conseil de préfecture de Constantine s'est borné à viser le rapport de l'ingénieur des ponts et chaussées, sans indiquer les motifs de la décision; qu'ainsi il y a lieu de l'annuler pour défaut de motifs;

Mais considérant que l'affaire est en état et qu'il y a lieu de statuer au fond.

Au fond : — Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du procès-verbal de contravention dressé à la date du 28 novembre 1889, que le sieur Golembiowski, gérant du domaine de Montebello, a détourné les eaux du canal de Ben-Taza (Bou-Merzong), dans le but d'irriguer ses terres; que ce fait constitue une contravention de grande voirie aux termes des lois et règlements ci-dessus visés et que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de condamner le sieur Golembiowski à 200 francs d'amende et aux frais du procès-verbal... (Arrêté annulé pour vice de forme. Sieur Golembiowski condamné à 200 francs d'amende et aux frais du procès-verbal.)

(N° 86)

[18 décembre 1891]

Tramways. — Chemin vicinal de grande communication. — Incompétence du préfet pour prononcer la concession. — Recours pour excès de pouvoir : qualité pour l'exercer ; délai. — (Sieurs du Boscq, Giresse et autres.)

L'autorisation d'établir un tramway sur un chemin vicinal de grande communication, pour un temps illimité, ne peut pas être accordée par le préfet.

Recours pour excès de pouvoir fondé sur un intérêt lésé : recevabilité.

Recours : délai : recevabilité : l'arrêté préfectoral attaqué n'a pas été publié et on ne relève à l'encontre des requérants aucun fait de nature à justifier une fin de non-recevoir (*).

(*) Le Ministre de l'intérieur concluait au rejet du recours comme non re-

. . . .

Sur la fin de non-recevoir *tirée du défaut de qualité des requérants :* — Considérant que les requérants, propriétaires ou exploitants de carrières, soutiennent que l'établissement de la voie ferrée concédée au sieur Pléneaud porte un grave préjudice à l'exercice de leur industrie, en lui permettant de transporter à Bordeaux à meilleur compte que ses concurrents, les pierres extraites de ses carrières; que l'arrêté attaqué, en leur réservant le droit de faire usage après entente avec le sieur Pléneaud de la voie ferrée établie par ce dernier, a reconnu lui-même que leurs intérêts étaient touchés par la mesure prise; qu'ils ont par suite qualité pour en discuter la légalité et en demander l'annulation par la voie de l'excès de pouvoir;

Sur la fin de non-recevoir tirée de la tardivité du recours : — Considérant qu'il est établi par l'instruction que l'arrêté attaqué n'a pas été publié et qu'on ne relève à l'encontre des requérants aucun fait de nature à justifier la fin de non-recevoir qui leur est opposée;

Considérant qu'il résulte des conditions dans lesquelles l'établissement de la voie ferrée, concédée au sieur Pléneaud sur l'accotement du chemin de grande communication n° 10, a été autorisé, et notamment de l'absence de limitation de durée de son exploitation, que ladite voie ferrée rentre dans la catégorie de celles dont la création est prévue et régie par la loi du 11 juin 1880; qu'elle ne pouvait par suite être établie que conformément aux dispositions de ladite loi et que l'arrêté du préfet de la Gironde qui en a autorisé la construction doit être annulé... (Arrêté annulé, sauf dans celles de ses dispositions par laquelle il a rapporté un précédent arrêté du 16 octobre 1887.)

(N° 87)

[18 décembre 1891]

Travaux publics. — Marché ayant pour objet l'entretien de

---

cevable par le motif qu'il avait été formé plus de trois mois après l'exécution des travaux autorisés par l'arrêté attaqué. Les requérants soutenaient de leur côté que leur recours était recevable comme ayant été présenté dans les trois mois à compter du jour où l'état d'avancement des travaux leur avait permis d'apprécier les inconvénients qui résulteraient pour eux de l'exécution complète desdits travaux. (Cf. Laferrière, *Traité de la juridiction administrative*, t. II, pp. 426 et 427.)

routes départementales. — Déclassement de ces routes. — Classement comme chemins de grande communication. — Demande d'indemnité. — Intérêts. — (Département du Puy-de-Dôme contre sieurs Fourvel et autres.)

Des routes départementales étant déclassées, puis classées comme chemins vicinaux de grande communication, les entrepreneurs de l'entretien de ces routes ont droit à une indemnité, à raison de ce que les travaux sur lesquels ils pouvaient légitimement compter ont été diminués par suite de l'emploi des prestations en nature.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'en prononçant le déclassement des routes départementales et leur classement comme chemins vicinaux de grande communication, le conseil général a modifié d'une manière préjudiciable aux entrepreneurs la situation en vue de laquelle avaient été passés les marchés des sieurs Fourvel et autres; qu'en effet, et comme conséquence de cette mesure, une partie des travaux qui faisaient l'objet de ces entreprises et dont le département avait antérieurement seul la charge, a pu être et a été effectivement exécuté en 1888 au moyen de l'emploi des prestations en nature; qu'ainsi l'importance des travaux sur l'exécution desquels les sieurs Fourvel et autres pouvaient légitimement compter pendant ladite année a été diminuée par un fait du département et que celui-ci a été dès lors à bon droit condamné à indemniser ces entrepreneurs des conséquences préjudiciables que ce fait a eues pour eux;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les indemnités accordées par le conseil de préfecture aux sieurs Fourvel et autres pour l'année 1888 ne sont pas exagérées;

En ce qui concerne les intérêts : — Considérant que les intérêts doivent être alloués aux sieurs Fourvel et autres à partir du 10 décembre 1889, date à laquelle ils en ont fait la demande devant le Conseil d'État;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts : — Considérant qu'ils ont été demandés par les sieurs Fourvel et autres le 10 décembre 1889, qu'à cette date il ne leur était pas dû d'intérêts; qu'il y a donc lieu de rejeter cette demande;

Considérant que les sieurs Fourvel et autres ont présenté une seconde demande de capitalisation des intérêts le 4 février 1891; qu'il leur était dû à cette date plus d'une année d'intérêts; que cette nouvelle demande doit donc être accueillie... (Requêtes ci-dessus visées du département rejetées. Intérêts dus aux sieurs

Fourvel et autres à partir du 10 décembre 1889. Intérêts capitalisés à la date du 4 février 1891. Département condamné aux dépens.)

(N° 88)

[18 décembre 1891]

Travaux publics communaux. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — Expertise. — Réception définitive; malfaçons. — Cautionnement. — Retard dans les payements. — (Sieur Petit contre ville de Provins.)

Expertise ordonnée à bon droit pour déterminer le montant de tous les travaux exécutés par un entrepreneur : il n'existe d'accord sur le règlement d'aucune partie des travaux.

Travaux considérés comme reçus définitivement, le délai de garantie fixé par le cahier des charges étant expiré, et le maire ayant négligé de procéder à la réception définitive, malgré plusieurs mises en demeure et quoique l'état des travaux ne justifiât pas le retard apporté par lui; en conséquence, il ne peut plus être réclamé d'indemnité pour malfaçons.

Restitution du cautionnement due à compter du jour considéré comme celui de la réception définitive des travaux. Droit à partir de cette date aux intérêts à 5 p. 100, sous déduction de ceux qui ont été payés par la Caisse des dépôts et consignations.

Retard dans les payements pendant l'exécution des travaux. Refus d'indemnité, par application de l'article 49, paragraphe 1er, du cahier des clauses et conditions générales.

. . . .

EN CE QUI CONCERNE *le règlement des comptes* :

Considérant que le conseil de préfecture a ordonné une expertise à l'effet de déterminer le montant de tous les travaux exécutés par le sieur Petit pour le compte de la ville de Provins; que cet entrepreneur a soutenu devant le conseil de préfecture et soutient devant le Conseil d'État que cette expertise aurait dû être limitée à la vérification des parties du compte sur lesquelles il y avait désaccord entre ses demandes et le règlement de l'architecte de la ville;

Mais considérant que c'est avec raison que le conseil de pré-

fecture a rejeté les conclusions du sieur Petit sur ce point, la ville ayant expressément contesté dans son ensemble les comptes présentés par l'entrepreneur, et ce dernier ne justifiant pas d'un accord intervenu entre lui et la ville sur le règlement d'aucune partie des travaux;

En ce qui concerne les malfaçons :

Considérant que le sieur Petit conclut à la réformation de l'arrêté du conseil de préfecture en tant qu'il a donné mission aux experts de constater et d'évaluer les malfaçons qui pourraient exister dans les travaux afin qu'il en soit fait état pour l'établissement des comptes; qu'il soutient que lesdits travaux doivent être considérés comme ayant été reçus définitivement et que dès lors aucune indemnité pour malfaçons ne peut lui être réclamée;

Considérant que la ville reconnaît que la réception provisoire a eu lieu régulièrement à la date du 6 octobre 1884; qu'aux termes de l'article 11 du cahier des charges, le délai de garantie est d'un an à partir de la réception provisoire; qu'ainsi ce délai expirait le 6 octobre 1885;

Considérant qu'à plusieurs reprises, postérieurement à cette date, le sieur Petit a mis le maire en demeure de procéder à la réception définitive et que celui-ci n'a fait aucune diligence à cet effet; qu'il résulte de l'instruction qu'à la date du 8 février 1886 les travaux étaient en état d'être reçus définitivement et que les menues réparations restant à faire et qui d'ailleurs ont été exécutées dès qu'elles ont été signalées à l'entrepreneur, n'étaient pas de nature à justifier le retard apporté à ladite réception; que, dans ces circonstances, le sieur Petit est fondé à demander que les travaux soient considérés comme ayant été reçus définitivement à ladite date; qu'il suit de là que l'arrêté attaqué doit être réformé dans celles de ses dispositions qui donne aux experts mission de rechercher et d'évaluer les malfaçons et qu'il y a lieu de rejeter immédiatement les conclusions prises par la ville et tendant à ce qu'il soit fait état dans le règlement de ses comptes avec le sieur Petit des malfaçons qui seraient reconnues exister dans les travaux;

En ce qui concerne le cautionnement :

Considérant que le cautionnement affecté à la garantie des obligations de l'entrepreneur devait être restitué à ce dernier aussitôt après la réception définitive; que le sieur Petit est donc fondé à demander que la ville lui restitue son cautionnement avec les intérêts à 5 p. 100 à partir du 9 février 1886, sous dé-

duction des intérêts payés sur ce cautionnement par la Caisse des dépôts et consignations;

. . . .

(N° 89)

[19 décembre 1891]

Cours d'eau non navigables ni flottables. — Curage. — Taxes. Degré d'intérêt des riverains aux travaux. — (Sieur Jeantelot.)

En l'absence d'anciens règlements ou usages locaux, chaque riverain doit contribuer aux frais de curage proportionnellement au degré d'intérêt qu'il a aux travaux. Renvoi à l'expertise pour déterminer le degré d'intérêt de chacun (*).

CONSIDÉRANT que, d'après la loi du 14 floréal an XI, lorsqu'il n'existe pas d'anciens règlements ou usages locaux fixant la proportion dans laquelle les usiniers et les propriétaires riverains doivent contribuer aux frais de curage, la quotité de la contribution de chacun doit être réglée proportionnellement au degré d'intérêt qu'il peut avoir aux travaux effectués;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le préfet de l'Aube a mis à la charge du sieur Jeantelot la totalité des frais du curage du bras gauche de la Seine et ceux du curage du bras principal depuis la bifurcation jusqu'à l'usine du requérant; que le sieur Jeantelot soutient qu'il n'a pas été tenu compte ainsi de l'intérêt qu'avaient au curage les propriétaires riverains;

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de fixer la quotité de la taxe à laquelle le sieur Jeantelot devait être imposé; que, dès lors, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué par lequel le conseil de préfecture a rejeté la réclamation du requérant et de le renvoyer devant ledit conseil pour y être statué sur sa réclamation après qu'il aura été procédé à une expertise à l'effet de déterminer le degré d'intérêt que le requérant et les propriétaires riverains avaient aux travaux de curage effectués en 1886... (Arrêté annulé. Sieur Jeantelot renvoyé devant le conseil de préfecture pour y être statué sur sa réclamation après

(*) Il s'agissait, dans l'espèce, du curage d'une partie de la Seine dans une partie où elle n'est ni navigable, ni flottable.

expertise à l'effet de déterminer le degré d'intérêt qu'il avait aux travaux de curage.)

(N° 90)

[26 décembre 1891]

Ateliers insalubres. — Établissement antérieur à 1810. — 1re *classe: fonderie de suif. — Pouvoirs du préfet. —* (Sieur Sohier.)

Le préfet ne peut pas prononcer la fermeture à titre définitif d'une fonderie de suif antérieure à 1810 *et rentrant dans les établissements dangereux de* 1re *classe. — Cette fermeture ne peut être prononcée que par décret en Conseil d'État.*

Arrêté préfectoral soumettant à de nouvelles conditions, conformément au droit réservé au préfet par l'arrêté d'autorisation, l'exploitation d'une fonderie de suif rangée dans les établissements dangereux de 2e *classe; régularité; appréciation des conditions indispensables.*

(N° 91)

[26 décembre 1891]

Cours d'eau non navigables ni flottables. — Réglementation de prises d'eau pour l'irrigation des terres. — Pouvoirs du préfet. — (Sieur Combeau.)

Décidé qu'en réglementant une prise d'eau destinée à l'irrigation d'une propriété le préfet a agi, non dans l'intérêt particulier de quelques riverains, mais en vue de l'intérêt général, dans le but de prévenir des inondations, et qu'il n'a dès lors pas commis d'exces de pouvoir.

Considérant que, pour demander l'annulation des arrêtés attaqués, le sieur Combeau se fonde uniquement sur ce que ces arrêtés auraient été pris non dans un but d'intérêt général, mais dans l'intérêt particulier d'un petit nombre de propriétaires;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en prenant lesdits arrêtés le préfet a eu pour but de prévenir le retour d'inondations qui s'étaient antérieurement produites; qu'ainsi ces arrêtés ont été pris dans un but d'intérêt général et dans la limite des pouvoirs qui sont attribués à l'administration par les lois précitées... (Rejet.)

(N° 92)

[26 décembre 1891]

Voirie (*Grande*). — *Routes.* — *Canalisations souterraines.* — *Refus d'autorisation.* — (Compagnie générale du Gaz pour la France et l'étranger.)

La décision par laquelle un préfet refuse d'autoriser une compagnie d'éclairage à établir sous le sol d'une route nationale deux branchements à la canalisation existante, n'est pas susceptible d'être déférée au Conseil d'État pour excès de pouvoir (*).

Considérant que la compagnie requérante se fonde sur ce que par la décision attaquée le préfet lui a refusé l'autorisation qu'elle sollicitait, par le motif qu'elle n'avait pas expressément accepté les conditions stipulées par l'arrêté ministériel du 3 août 1878 pour le payement d'une redevance;

Considérant que la demande adressée par ladite compagnie au préfet tendant à obtenir l'autorisation d'établir sous le sol de la route nationale n° 20 deux branchements de canalisation constituant une occupation nouvelle du domaine public, distincte de celle qui avait été autorisée à la date du 28 juillet 1869; que la décision par laquelle le préfet a refusé ladite autorisation n'est pas de nature à être déférée au Conseil d'État, par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872, et que la compagnie requérante n'est pas recevable à discuter par la voie contentieuse, les motifs de ce refus d'autorisation... (Rejet.)

(*) Sur la distinction entre le retrait d'une autorisation et le refus d'en accorder une, voy. Laferrière, t. II, p. 525. — Note sous l'arrêt Bonhomme, 6 mars 1885, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 266. — Rap., 19 mars 1880, compagnie centrale du Gaz, *Ann.*, 1881, p. 933. *Revue générale d'administration*, 1885, t. III, p. 426; — 15 juin 1883, Société de Matériel agricole, *Ann.*, 1884, p. 206.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 93)

(17 décembre 1892)

Instructions sur la remise des mandats.

Monsieur le Préfet, le règlement spécial du 28 septembre 1849 sur la comptabilité du Ministère des travaux publics, en chargeant les ingénieurs en chef de mandater les dépenses de leur service, avait prévu que la délivrance des mandats, préalablement visés par le Trésorier-Payeur général, pourrait se faire au bureau de l'ingénieur en chef, à celui de l'ingénieur ordinaire ou même à celui du conducteur. Mais il n'avait été pris aucune disposition d'ensemble qui permît de noter le passage des mandats entre les mains de ces différents fonctionnaires, et il faut actuellement se livrer à des recherches minutieuses dans leurs livres de comptabilité lorsqu'on veut reconstituer ces transmissions successives.

J'ai jugé utile, pour assurer l'ordre et la régularité dans le mouvement des mandats, de l'assujettir à des règles précises; et, après avoir pris l'avis de la Commission des formules et du Conseil général des ponts et chaussées, je me suis assuré que ce but pourrait être atteint en remplaçant le modèle n° 21^{G} du compte ouvert dans le livre de comptabilité de l'ingénieur en chef à l'*Inscription des mandats délivrés* par un modèle modifié qui prendra dorénavant le n° 21^{G1}, et en créant quatre formules nouvelles, savoir :

N° 21^{G2}. — Bordereau d'envoi des mandats à l'ingénieur ordinaire;

N° 21^{G3}. — Registre de transcription des bordereaux de mandats (au bureau de l'ingénieur ordinaire);

N° 21^{G4}. — Bordereau d'envoi des mandats au conducteur;

N° 21^{G5}. — Carnet d'inscription des bordereaux de mandats (tenu par le conducteur).

Les modèles de ces formules, qui sont joints à la présente circulaire sont établis dans l'hypothèse de la coexistence des services de l'Etat avec des services départementaux; ils pourront ainsi être utilisés dans toutes les circonstances.

Voici les règles qui devront désormais être appliquées à la remise des mandats :

Outre les indications qu'il consignait déjà au *Journal d'inscription des mandats délivrés*, l'ingénieur en chef devra mentionner dans les nouvelles colonnes ouvertes à cet effet au modèle 21^{G1}, les numéros des certificats par lui délivrés pour l'établissement des mandats, ainsi que les numéros et dates de retour des bordereaux d'émission des mandats envoyés pour visa au Trésorier-Payeur général. De plus, une colonne du modèle est consacrée au mouvement des bordereaux (modèle 21^{G2}) qui accompagneront les envois de mandats à l'ingénieur ordinaire. Il doit être entendu, comme le rappelle une inscription dans la colonne *Observations* du modèle 21^{G1}, que les mandats remis au bureau de l'ingénieur en chef donneront lieu, non pas à un bordereau de transmission, qui n'aurait pas sa raison d'être, mais à un émargement sur le livre de comptabilité, dans un emplacement prélevé sur les colonnes intitulées *Bordereaux de transmission.*

L'ingénieur ordinaire, après avoir constaté l'exactitude du bordereau de transmission (modèle 21^{G2}) reçu de l'ingénieur en chef, et après en avoir relevé ses indications essentielles, dans les colonnes 2, 3, 4 d'un registre (modèle 21^{G3}), le retournera à l'ingénieur en chef. Il inscrira sur le même registre, dans les colonnes 5, 6, 7, 8, 9, les indications relatives à la transmission des mandats au conducteur et postérieurement, dans la colonne 10, la date du retour du bordereau de transmission émargé. Si certains mandats doivent être remis au bureau de l'ingénieur ordinaire, ils seront inscrits au registre sous la dénomination *Livre* et donneront lieu, comme actuellement, à un émargement sur le livre de comptabilité. Les mandats envoyés au conducteur feront l'objet d'une désignation inscrite au livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire dans la colonne *Émargement.* Ils seront renfermés dans un bordereau (modèle 21^{G4}).

Ceux qui sont destinés à être distribués par un chef cantonnier devront faire l'objet d'un bordereau unique qui pourra être préparé, en ce qui concerne les inscriptions de la colonne 3, par le conducteur et joint à l'envoi de sa comptabilité mensuelle.

Les bordereaux de transmission 21^{G4} ne devant être retournés à l'ingénieur qu'après avoir reçu l'émargement des parties prenantes, le conducteur accusera immédiatement réception de chaque envoi, sous la forme d'une note rappelant les numéros et dates des bordereaux compris dans un même envoi, ainsi que le nombre des mandats inclus dans chaque bordereau.

Les bordereaux émargés seront conservés au bureau de l'ingénieur ordinaire et classés dans une chemise suivant l'ordre continu de leurs numéros. En attendant leur retour, on classera provisoirement dans la chemise les accusés de réception.

Le conducteur devra tenir un « Carnet d'inscription des bordereaux de mandats » conforme au modèle 21^{G5} sur lequel il inscrira toutes les indications relatives au mouvement des mandats qui lui seront transmis.

Les règles relatives à la remise des mandats aux parties prenantes étant ainsi fixées, il me reste à vous indiquer une modification qu'il y aura lieu d'apporter dans la formule de ces mêmes mandats, au texte du nota imprimé au-dessous du « Vu bon à payer du Trésorier-Payeur général ».

Quelques créanciers peuvent ignorer qu'au cas où leurs créances n'auraient pas été payées dans un délai de cinq années à partir de l'ouverture de l'exercice qui les concerne, elles seront prescrites et définitivement éteintes au profit de l'État, à moins que le payement n'ait pu être effectué dans les délais réglementaires soit par le fait de l'Administration, soit par suite de pourvois formés devant le Conseil d'État.

La loi du 29 janvier 1831 qui a édicté cette prescription quinquennale est formelle; elle ne saurait être éludée en aucun cas, quelle que soit la bonne foi des créanciers alléguant, à l'appui de leurs réclamations, l'ignorance dans laquelle ils étaient au sujet de cette loi spéciale, et quelque intéressante même que paraisse souvent leur situation pécuniaire.

L'Administration est donc tenue de s'en prévaloir, le cas échéant, pour refuser le payement des mandats périmés. Toutefois, sans que rien l'obligeât à une démarche de cette nature et s'inspirant uniquement d'un sentiment d'équité vis-à-vis de ses créanciers, elle a toujours pensé qu'elle devait prémunir ceux-ci, en temps utile, contre le danger de la prescription. Dans ce but, les intéressés sont ordinairement avertis par les soins de MM. les Ingénieurs, lorsqu'un mandat de payement tombe en clôture d'exercice parmi les restes à payer, que la prescription leur

sera appliquée s'ils laissent expirer le délai de cinq ans sans avoir touché le montant de leur créance.

Dans cet ordre d'idées il m'a paru qu'un avis rappelant les dispositions de la loi de 1831, et imprimé sur les mandats de payement, serait d'une plus grande efficacité que les avertissements particuliers, lesquels d'ailleurs peuvent n'être pas toujours remis aux intéressés. J'ai en conséquence décidé que le nota des mandats de payement sera à l'avenir libellé comme suit :

NOTA. — On ne se présentera à la caisse chargée du payement que dans le délai de . . . . . jours.

AVIS IMPORTANT.

Faute par le porteur de se présenter à la caisse du receveur particulier ou du percepteur avant le 21 *avril* 189 , ou à celle du trésorier-payeur général avant le 1er *mai* suivant, le *présent mandat sera annulé* et le montant ne pourra en être réordonnancé qu'après d'assez longs délais, à titre de dépense d'exercice clos.

Toute créance qui n'a pu être payée dans un délai de cinq années, à partir de l'ouverture de l'exercice, *est prescrite et définitivement éteinte au profit de l'État.* Cette disposition n'est pas applicable aux créances dont le payement n'a pu être effectué dans les délais déterminés par le fait de l'Administration ou par suite de pourvois formés devant le Conseil d'État (loi du 29 janvier 1831. Articles 9 et 10).

MM. les Ingénieurs devront veiller à ce que le millésime laissé en blanc dans la formule imprimée soit toujours exactement indiqué.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse directement des ampliations à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

MODÈLE N° 21G[1]

LIVRE DE COMPTABILITÉ
DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

JOURNAL D'INSCRIPTION DES MANDATS DÉLIVRÉS

JOURNAL D'INSCRIPTI

NUMÉROS des COMPTES ouverts	NUMÉROS des CERTIFICATS délivrés par l'ingénieur en chef	DATES et NUMÉROS des mandats	PARTIES PRENANTES	OBJET de LA DÉPENSE	CHAP. —	CHAP. —	CHAP. —	CHAP. —	CHAP. —

S MANDATS DÉLIVRÉS

				TOTALISATION GÉNÉRALE des divers chapitres	BORDEREAUX D'ÉMISSION des mandats		BORDEREAUX DE TRANSMISSION des mandats			OBSERVATIONS
					Numéros d'ordre	Date du retour	Numéros d'ordre	Date de l'envoi	Date du retour	La délivrance des mandats au bureau de l'ingénieur en chef donnera lieu à émargement dans les colonnes « Bordereaux de transmission ».

PONTS ET CHAUSSÉES

Modèle n°

DÉPARTEMENT
d

ARRONDISSEMENT
d

EXERCICE 189 .

N° .

BORDEREAU

des mandats adressés, à la date de ce jour, par l'Ingénieur en chef du département, à M. ingénieur de l'arrondissement d

NOMBRE de MANDATS	NUMÉROS DE MANDATS		OBJETS DES PAYEMENTS	OBSERVATIONS
	TRAVAUX publics	INTÉRIEUR		
1	2	3	4	5

A , le 189 .

L'Ingénieur en chef du département,

Je, soussigné, déclare avoir reçu les (1) mandats compris dans le présent bordereau.

A , le 189 .

L'Ingénieur de l'arrondissement,

(1) Inscrire le nombre en toutes lettres.

MODÈLE N° 21 G[3]

DÉPARTEMENT D

ARRONDISSEMENT D

REGISTRE

DE TRANSCRIPTION DES BORDEREAUX DE MANDATS

EXERCICE	NUMÉROS D'ORDRE des bordereaux de l'ingénieur en chef	NOMBRE DE MANDATS portés audit bordereau		NUMÉROS D'ORDRE des bordereaux de l'ingénieur ordinaire	NOMBRE DE MANDATS portés audit bordereau		NOMS des CONDUCTEURS	DATES	
		Travaux publics	Intérieur		Travaux publics	Intérieur		D'ENVOI du bordereau	DE RET[illegible] du bord[illegible]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Livre.	7	20	»	»	»
				7	16	33	*Bernard.*	17 *février.*	3 ma[illegible]
				8	16	17	*Lambert.*	*Idem.*	22 *fév*[illegible]
				9	»	31	*Benoît.*	*Idem.*	24 *fév*[illegible]
				10	»	36	*Laurent.*	18 *février.*	1er mar[illegible]
1877	11	39	137		39	137			

…NTS ET CHAUSSÉES

Modèle n° 21[6]

DÉPARTEMENT

—

…RONDISSEMENT

—

EXERCICE 189 .

BORDEREAU N°

des mandats adressés, à la date de ce jour, par l'Ingénieur de l'arrondissement, à M.

NUMÉROS DES MANDATS		OBJETS DES PAYEMENTS	SOMMES	SIGNATURE POUR RÉCÉPISSÉ DU MANDAT	
…aux …ies	Intérieur			Signature	Date de la remise
1	2	3	4	5	6
		(Nombres totaux).			

, le 189 .

L'Ingénieur de l'arrondissement,

Le Soussigné retourne le bordereau le

…TA. — On expliquera au dos les motifs de retard dans la remise des mandats.

MODÈLE N° 21c3

DÉPARTEMENT D

ARRONDISSEMENT D

SUBDIVISION DE M. , CONDUCTEUR

CARNET
D'INSCRIPTION DES BORDEREAUX DE MANDATS

NUMÉROS d'ordre du bureau de l'ingénieur	NOMBRE DE MANDATS			NOMS DES CHEFS cantonniers	DATES DE REMISE des mandats	DATES DE RETOUR du bordereau	OBSERVATIONS
	TRAVAUX publics	ROUTES départementales	CHEMINS vicinaux				
2	3	4	5	6	7	8	9

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

PONTS ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT
d

N° DU MANDAT

MANDAT DE PAYEMENT

EXERCICE 189 .

• SECTION DU BUDGET ORDINAI

CHAPITRE

En vertu des crédits de délégation ouverts par M. le Ministre d
vaux publics, montant à fr. c., dont le dernier
date du 189 , n° , et qui m'ont été s
gués, M. le trésorier-payeur général du département payera à l
prenante, pour les motifs ci-après, SAVOIR :

DÉSIGNATION DE LA PARTIE PRENANTE	OBJET DU PAYEMENT	SOMMES		INDICATI DES PIÈCES PRO au trésorier-payeur à l'appui du présent man
		fr.	c.	

Vu bon à payer par { le receveur particulier de l'arrondissement de
le percepteur de la commune d
ou, à défaut, le receveur des revenus indirects de la même localité.

Le Trésorier-Payeur général du département,

NOTA. — On ne se présentera à la caisse chargée du payement que dans le délai de jours.

AVIS IMPORTANT

Faute par le porteur de se présenter à la caisse du receveur particulier ou du percepteur avant le 21 *avril* 189 , ou à celle du trésorier-payeur général avant le 1er *mai* suivant, *le présent mandat sera annulé*, et le montant ne pourra en être réordonnancé qu'après d'assez longs délais, à titre de dépense d'exercice clos.

Toute créance qui n'a pu être payée dans un délai de cinq années, à partir de l'ouverture de l'exercice, est prescrite et définitivement éteinte au profit de l'État.
Cette disposition n'est pas applicable aux créances dont le payement n'a pu être effectué dans les délais déterminés par le fait de l'Administration ou par suite de pourvois formés devant le Conseil d'État (*Loi du 29 janvier* 1831, *art.* 9 *et* 10).

Le présent mandat montant à la somme de
déli
moi, Ingénieur en chef des ponts et chaussées
du service de

A Paris, le 189

Pour quittance de la somme ci-dessus.

A , le 189

Payé par moi soussigné { Receveur particulier de l'arrondissement d
Percepteur des contributions d
d
Receveur d

(N° 94)

[26 décembre 1892]

Instructions sur la comptabilité du Conducteur et de l'Ingénieur des ponts et chaussées.

Monsieur le Préfet, le «Sommaire de la Comptabilité du conducteur» établi par la circulaire du 29 juillet 1892, sera incessamment adressé à MM. les Ingénieurs en chef, pour être distribué par leurs soins à tous les Conducteurs, commis des ponts et chaussées et assimilés.

Plusieurs des dispositions contenues dans ce « Sommaire » constituent des règles nouvelles, pour lesquelles des explications me paraissent devoir être données; je préciserai en même temps quelques prescriptions déjà anciennes, mais souvent méconnues ou mal interprétées, se rapportant à la comptabilité de l'Ingénieur ordinaire aussi bien qu'à celle du conducteur. Il est essentiel en effet d'assurer l'uniformité, en ce qui concerne la méthode des écritures, dans tous les services dépendant de l'administration des ponts et chaussées.

Carnets d'attachements. — Le carnet doit, en principe, être unique et universel, et cette règle ne souffrira aucune exception pour les différentes branches du service dotées sur le budget du Ministère des Travaux publics. Pour les dépenses des ministères autres que celui des Travaux publics ou du service vicinal, il ne pourra être tenu de carnet séparé que lorsque les ingénieurs en chef recevront des Ministres compétents, et des Préfets en ce qui concerne le service vicinal, des instructions le prescrivant. Il demeure toutefois entendu que, dans le cas de régie établie au compte d'un entrepreneur, le conducteur chargé des fonctions de régisseur doit tenir pour les dépenses de cette régie un carnet spécial.

Pour les dépenses dont il rend personnellement compte, l'Ingénieur en chef ou l'Ingénieur ordinaire fera tenir dans son bureau un carnet d'attachements spécial, dont les indications ne seront pas reportées sur un sommier. Ce carnet ne sera pas nécessairement arrêté à la fin de chaque année. Il importe

seulement que les exercices successifs qui pourront y être contenus soient nettement séparés les uns des autres.

Sommier. — Le sommier sera complété par l'adjonction d'une première feuille conforme au modèle 5[1] annexé à la présente circulaire, sur laquelle sera inscrite une sous-répartition des sommes à dépenser dans la subdivision du conducteur.

Feuilles d'attachements. — Le modèle de feuille d'attachements actuellement en usage sera complété par l'addition d'un tableau de décomposition, par nature de travail, de la dépense à laquelle les journées inscrites sur la feuille ont donné lieu. Ce tableau, dressé conformément au modèle 2[1], sera imprimé au verso de chaque feuille d'attachements.

Dans le cas où les ouvriers seraient payés, non plus à la journée, mais à l'heure, les feuilles d'attachements actuellement en usage pourraient encore être utilisées. Il suffirait pour cela de placer dans la case correspondant à chaque journée, pour chaque ouvrier, plusieurs pointages au lieu d'un seul, chacun d'eux représentant une ou plusieurs heures de travail consécutives. Le nombre de ces pointages peut aller jusqu'à cinq, quatre aux angles et un au milieu; la convention qui fixe la signification des pointages devra être rappelée sur chaque feuille par une note imprimée ou manuscrite.

Dans le cas où ce mode de pointage ne présenterait pas la précision nécessaire, MM. les Ingénieurs en chef pourront prescrire l'emploi de feuilles d'attachements hebdomadaires, établies conformément au nouveau modèle 2[2].

Quel que soit le modèle adopté, l'agent qui visera une feuille d'attachements aura soin de noter la date et l'heure de son passage sur l'atelier. Cette prescription devra être observée soit que les ouvriers travaillent à l'heure, soit qu'ils travaillent à la journée.

Décomptes des cantonniers et décomptes des ouvrages exécutés et dépenses faites (ouvriers employés à la journée ou à la tâche). — Les certificats de payement correspondant aux décomptes des cantonniers ou aux décomptes des ouvrages exécutés et des dépenses faites (ouvriers employés à la journée ou à la tâche) seront libellés, non plus sur des feuilles séparées, mais au verso de ces décomptes eux-mêmes, conformément au nouveau modèle 11[1] pour les décomptes des cantonniers, et aux modèles 6[1]

et 12[1] pour les états de tâche et les rôles des journées d'ouvriers.

Situation. — Dans la situation à la fin de chaque mois des travaux d'entretien tant des routes que des autres ouvrages, il importe de comparer les dépenses faites non seulement aux crédits ouverts, mais encore et surtout aux dépenses prévues à l'état d'indication. Pour faciliter ce rapprochement, le tableau final qui est au bas de la quatrième page des modèles 8 ou 8 *bis* sera modifié conformément aux modèles 8[1] ou 8 *bis*[1].

Comptabilité de l'Ingénieur ordinaire. — Il doit être tenu autant de livres de comptabilité distincts qu'il y a de ministères représentés dans un service, chaque livre étant divisé comme le prescrivent les règlements (les dépenses du service ordinaire séparées des travaux extraordinaires). Il doit également être tenu des livres distincts pour la comptabilité départementale, pour la comptabilité vicinale, etc.

Le livre de comptabilité spécial aux dépenses du Ministère des Travaux publics doit être tenu par exercice et ne comprendre qu'un seul exercice.

Pour les dépenses des autres Ministères, les Ingénieurs se conformeront pour la tenue de leurs livres, aux instructions particulières à chacun d'eux.

On doit, dans la constitution du livre de comptabilité, grouper ensemble toutes les dépenses à l'entreprise, ensemble toutes les dépenses en régie, etc., chacune de ces grandes divisions se subdivisant en autant de comptes qu'il y a d'entreprises différentes.

Cependant une exception sera faite à cette règle pour le service des phares; les dépenses de ce service seront inscrites à un fascicule distinct du livre ouvert aux dépenses du Ministère des Travaux publics.

Les retenues de garantie doivent être inscrites dans les comptes ouverts des dépenses à l'entreprise. Diverses retenues de garantie payées sur un exercice peuvent être réunies sur une même page du livre de comptabilité. L'essentiel est qu'elles figurent dans le livre parmi les décomptes des entreprises en cours.

États sommaires. — Les états sommaires mensuels des dépenses de l'Ingénieur ordinaire seront rédigés sur un cahier composé d'un cadre permanent, avec des feuilles intercalaires pour les colonnes de chiffres qui varient d'un mois à l'autre.

Ce cahier dure une année entière : l'Ingénieur ordinaire en

conserve toujours la minute et adresse chaque mois l'expédition à l'Ingénieur en chef, qui la lui renvoie après vérification.

Certificat de payement. — Lors de la rédaction d'un certificat d'acompte à un entrepreneur ou à un régisseur, on aura soin d'inscrire les indications dont on aura besoin pour le certificat suivant sur la formule qui servira à le préparer. Grâce à cette précaution, il deviendra inutile de conserver une minute des certificats délivrés.

Recommandation générale. — Ces deux dernières règles ainsi que celle relative aux décomptes des cantonniers auront pour effet de diminuer d'une manière notable le travail des bureaux, et j'invite MM. les Ingénieurs à chercher à réduire les écritures à ce qui est strictement nécessaire, toutes les fois que cette simplification pourra se faire sans nuire à leur clarté et à leur régularité. Spécialement il importe que le travail des conducteurs, en ce qui concerne la comptabilité, ne soit, sous aucun prétexte, augmenté. Les Ingénieurs ne doivent pas se faire adresser en double et en triple expédition les états que les conducteurs ont à leur fournir. Pour les formules 2, 4 et 6 *bis* ce sont les pièces originales qui doivent être transmises à l'Ingénieur ordinaire. Pour les formules 6, 7, 8, 8 *bis* et 9, et pour les annexes, une seule expédition suffit.

Le Conducteur lui-même n'a pas besoin d'en garder copie, puisque le carnet et le sommier lui fournissent tous les renseignements qui, en général, lui sont nécessaires, et que, dans les cas rares où il y aurait à faire des recherches sur les pièces élémentaires, il les trouvera dans le bureau des Ingénieurs.

Je compte sur votre concours, monsieur le Préfet, pour assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution des dispositions contenues dans la présente circulaire dont j'adresse plusieurs exemplaires à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

PONTS ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT d

EXERCICE 189 .

SERVICE

ARRONDISSEMENT

SUBDIVISION DE M.

MODÈLE N° 51.

SOMMIER DU CONDUCTEUR

Sous-répartition des sommes à dépenser.

NUMÉROS		NATURE	SOMMES A DÉPENSER SUIVANT LA SOUS-RÉPARTITION				OBSERVATIONS
			primitive		rectifiée		
des pages	des articles de la sous-répartition	des dépenses	Par article	Par route, rivière, etc.	Par article	Par route, rivière, etc.	
1	2	3	4	5	6	7	8

NOTA. Les chiffres des colonnes 4 et 5 seront d'abord inscrits en noir, puis rectifiés, s'il y a lieu de le faire dans le courant de l'année, en rouge, bleu, etc.; ceux des colonnes 6 et 7, qui sont définitifs, seront inscrits en noir.

MODÈLE N° 21.

FEUILLE D'ATTACHEMENTS

MODÈLE DE TABLEAU DE DÉCOMPOSITION

par nature de travail,

de la dépense à laquelle les journées inscrites sur la feuille ont donné lieu.

(A imprimer au verso de la feuille d'attachements.)

INDICATION des travaux effectués	NOMBRE de journées ou d'heures	QUANTITÉS d'ouvrages	DÉPENSES	OBSERVATIONS

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

PONTS ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT
d

ARRONDISSEMENT
d

MODÈLE N° 22.

NUMÉRO DU RÔLE :

SUBDIVISION
de M.
Conducteur.

Le Sieur
Surveillant.

ROUTE N°

FEUILLE D'ATTACHEMENTS

des journées d'ouvriers employés du au 189 ,
pour

VISAS ET RÉSULTATS DES VÉRIFICATIONS FAITES PAR LE CANTONNIER-CHEF OU PAR LE CONDUCTEUR.

JOUR du passage	HEURE		NOMBRE d'ouvriers présents	OBSERVATIONS	VISAS
	Matin	Soir			
Lundi......					
Mardi......					
Mercredi....					
Jeudi......					
Vendredi....					
Samedi.....					
Dimanche....					

La présente feuille d'attachements contenant un nombre total de d'ouvriers employés comme il est dit ci-contre, tenue et certifiée par le soussigné.
A , le 189 .

Le présent état étant de montant à
vérifié par le conducteur soussigné et inscrit sous le n° de son journal.
A , le 189 .

Arrêté à la somme de
par l'Ingénieur ordinaire soussigné.
A , le 189 .

	NOMS, PRÉNOMS, PROFESSIONS et domiciles	Jours et dates	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE	TOTAL d'heures de journées	PRIX de l'heure de la journée	SOMMES à payer
	1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	On pointera les absences de chaque reprise heure par heure dans le quadrillage et on inscrira au-dessous le total des heures de présence dans la journée	20 ouvriers au format	7	7	2							
2												
3												
14	Modèle modifié pour le travail à l'heure en trois reprises.	15 ouvriers au format	7	12								
15												

MODÈLE N° 111.

DÉCOMPTE DES SOMMES DUES AUX CANTONNIERS

MODÈLE DE CERTIFICAT DE PAYEMENT

à imprimer au verso du décompte.

Le présent décompte dressé par l'Ingénieur ordinaire, soussigné, qui certifie qu'il peut être payé aux individus qui y sont dénommés, sur les fonds du , la somme totale de

A , le 189 .

Vu et approuvé par l'Ingénieur en chef,

MODÈLES N°s 61 ET 121.

DÉCOMPTE DES OUVRAGES EXÉCUTÉS
ET DES DÉPENSES FAITES

MODÈLE DE CERTIFICAT DE PAYEMENT

à imprimer au verso du décompte.

L'Ingénieur ordinaire, soussigné, certifie que le présent décompte est conforme aux attachements tenus, et qu'il peut être payé aux individus qui y sont dénommés, sur les fonds du
la somme de

A , le 189 .

N° du certificat
de payement.

Vérifié et approuvé
par l'Ingénieur en chef,

SITUATION DES DÉPENSES.

Montant de la somme à valoir. . . . .

SUR QUOI IL A ÉTÉ DÉPENSÉ :

En 189 . . . .
En 189 . . . .
En 189 . . . .
Dans la présente année. . .
. . .
. . .
. . .

Total. . . .

Reste à dépenser. . . . .

MODÈLE N° 8[1] ou 8 *bis*[1].

SITUATION

à la fin du mois d

MODÈLE RECTIFICATIF DU TABLEAU FINAL

SITUATION :	CRÉDIT	DÉPENSES prévues à l'état d'indication	DÉPENSES faites	RESTE à dépenser pour atteindre l'état d'indication
Travaux à l'entreprise..				
Travaux en régie.....				
Totaux......				

(N° 95)

[27 décembre 1892]

Taxes pour les épreuves d'appareils à vapeur. — Application des articles 6 et 7 de la loi du 18 juillet 1892.

Monsieur le Préfet, les articles 6 et 7 de la loi du 18 juillet 1892, relative aux contributions directes et aux taxes y assimilées, de l'exercice 1893, sont ainsi conçus :

« Art. 6. — A partir du 1er janvier 1893, les épreuves exigées par les règlements des appareils à vapeur, autres que ceux situés dans l'enceinte des chemins de fer d'intérêt général, donneront lieu à la perception, pour chaque épreuve, d'un droit de 10 francs par chaudière, ou de 5 francs par récipient de vapeur. Ce droit sera dû par la personne qui aura demandé l'épreuve ou à qui l'épreuve aura été imposée par application des règlements.

« Il sera ajouté au montant du droit d'épreuve :

« 1° 5 centimes par franc, pour fonds de non-valeurs;

« 2° 3 centimes par franc, pour frais de perception.

« Art. 7. — Les droits fixés par l'article précédent seront recouvrés comme en matière de contributions directes.

« Ils seront perçus au moyen de rôles dressés, à la fin de chaque trimestre, par le directeur des contributions directes, au vu d'états-matrices établis par l'ingénieur des mines ou par le président de la commission de surveillance des bateaux à vapeur et arrêtés par le préfet; le montant en sera exigible en une seule fois, dans les quinze jours de la publication du rôle.

« Il sera délivré des avertissements aux redevables, à raison de 5 centimes par article.

« Les réclamations seront jugées comme en matière de contributions directes. »

Après m'être concerté avec M. le Ministre des finances, je viens vous donner les instructions nécessaires à l'exécution de ces prescriptions.

L'ingénieur ordinaire des mines, pour chaque sous-arrondissement minéralogique, et le président de chaque commission de surveillance des bateaux à vapeur, pour la circonscription de sa commission, devra dresser, par département, le dernier jour de chaque trimestre à partir du 1er janvier 1893, ou (en cas de néces-

sité, pour comprendre toutes les opérations du trimestre), le premier jour du trimestre suivant, un état-matrice conforme au modèle 6 ou 7 ci-joint. Cet état sera envoyé sous huitaine, par l'ingénieur en chef des mines ou par le président de la commission de surveillance, au préfet du département. Après l'avoir arrêté, vous aurez, monsieur le Préfet, à envoyer cet état au directeur des contributions directes, chargé de dresser les rôles, de les soumettre à votre homologation et de les faire parvenir ensuite au trésorier-payeur général.

Ainsi qu'il est indiqué sur l'état-matrice, l'ingénieur des mines ou le président de la commission de surveillance des bateaux à vapeur n'aura à remplir que les colonnes 1 à 5.

On groupera les inscriptions par commune, c'est-à-dire qu'on inscrira à la suite les unes des autres toutes celles relatives aux redevables habitant une même commune (colonne 3); on se conformera, pour l'ordre suivant lequel les communes se succéderont sur l'état, aux indications données par le directeur des contributions directes à l'ingénieur en chef des mines ou au président de la commission de surveillance des bateaux à vapeur.

L'état pourra être dressé très rapidement au moyen des bulletins (modèle n° 2 ou 5) que doit dresser l'agent qui vient de procéder à une épreuve et d'après lesquels est tenu le registre EV ou EVB, en ayant soin de toujours donner et de faire ressortir, sur les inscriptions des bulletins et du registre, le nom de la commune habitée par le redevable. Il suffira de conserver tous les bulletins du trimestre en les classant à mesure dans l'ordre voulu. Les insciptions du registre serviront de contre-épreuve.

S'il arrivait, pour quelque bateau, que le redevable habitât hors du département, il conviendrait d'attirer plus spécialement sur ce point l'attention du service des contributions directes en rappelant, dans la colonne 14, le nom du département où est domicilié le redevable.

Il doit être entendu que le nom à inscrire dans la colonne 2 et l'adresse à inscrire dans la colonne 3 sont le nom et l'adresse du redevable, c'est-à-dire du constructeur, du propriétaire ou de l'usager, et non pas le nom et l'adresse du préposé ou mandataire qui aurait éventuellement demandé l'épreuve pour le redevable et en son nom.

Le renvoi explicite aux règlements, que font les articles 6 et 7 de la loi du 18 juillet 1892, établit d'ailleurs la distinction pratique à faire entre les épreuves de chaudières, taxées à 10 francs, et celles des récipients, taxées à 5 francs.

Pour déterminer quelles épreuves seront taxées à 5 francs, il suffit donc de se référer à la définition des récipients donnée par les décrets réglementaires soit sur les appareils à vapeur fonctionnant à terre, soit sur ceux fonctionnant à bord des bateaux de mer ou de navigation intérieure. Toutes épreuves autres que celles des récipients ainsi définis sont des épreuves de chaudière, taxées à 10 francs par épreuve.

On ne portera sur l'état-matrice que les épreuves réussies, c'est-à-dire ayant donné lieu à poinçonnage et ayant fait par suite l'objet d'une entrée spéciale et distincte au registre des épreuves (EV ou EVB) qui doit être la base de cette nouvelle comptabilité.

Les imprimés d'états-matrices seront fournis, sur sa demande, à chaque ingénieur ordinaire des mines et à chaque président de commission de surveillance, par le directeur des contributions directes du département de sa résidence, pour les divers départements sur lesquels s'étend le sous-arrondissement minéralogique ou le ressort de la commission.

J'adresse ampliation de la présente circulaire aux ingénieurs des mines et aux présidents de commissions de surveillance des bateaux à vapeur. Vous voudrez bien veiller, en ce qui vous concerne, à la régulière application de ces instructions.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

ISTÈRE
DES
X PUBLICS

DES MINES

DISSEMENT
ralogique

RONDISSEMENT
ralogique

MODÈLE N° 6

DÉPARTEMENT d

ÉTAT-MATRICE

its dus pour les épreuves réglementaires d'appareils à vapeur, autres que situés dans l'enceinte des chemins de fer d'intrérêt général ou en service rd des bateaux, qui ont été exécutées pendant le • trimestre 189 .

LOI DU 18 JUILLET 1892, ARTICLES 6 ET 7

— Les inscriptions sur l'état-matrice seront faites par commune, et les communes seront ntre elles dans un ordre établi de concert avec le directeur des contributions directes.
lonnes 6 à 14 sont remplies par le directeur des contributions directes.

NUMÉROS D'ORDRE	NOM ou DÉSIGNATION de la personne ou de la société qui a demandé l'épreuve ou à qui elle a été imposée	ADRESSE (Dans les villes, indiquer la rue et le numéro.)	NOMBRE d'épreuves par personne ou société et pendant le trimestre		MONTANT des droits		TOTAL DES DROITS en principal (col. 6 et 7)	FONDS de non-valeurs	TOTAL des colonnes 8 et 9	FRAIS de perception	FRAIS d'avertissement	TOTAL des droits d'épreuves	OBSERV[ATIONS]
			de chaudières	de récipients	pour chaudières	pour récipients							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
					fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
	TOTAUX.......												

CERTIFIÉ conforme au registre E V du sous-arrondissement minéralogique d
par l'ingénieur ordinaire des mines soussigné.

A , le 189 .

VU et transmis à M. le Préfet du département d par l'i[ngénieur]
en chef soussigné.

A , le 189 .

ARRÊTÉ par nous, Préfet du département d et transmis
directeur des contributions directes.

A , le 189 .

(Sceau de la préfecture.)

MODÈLE N° 7

ISTÈRE
DES
JX PUBLICS

MISSION
DE
EILLANCE
DES
X A VAPEUR

DÉPARTEMENT d

ÉTAT-MATRICE

oits dus pour les épreuves réglementaires d'appareils à vapeur qui ont exécutées à bord des bateaux soumis à la surveillance de la commission dant le • trimestre 189 .

LOI DU 18 JUILLET 1892, ARTICLES 6 ET 7

. — Les inscriptions sur l'état-matrice seront faites par commune, et les communes seront s entre elles dans un ordre établi de concert avec le directeur des contributions directes.
olonnes 6 à 14 sont remplies par le directeur des contributions directes.

NUMÉROS D'ORDRE	NOM ou DÉSIGNATION de la personne ou de la société qui a demandé l'épreuve ou à qui elle a été imposée	ADRESSE (Dans les villes, indiquer la rue et le numéro.)	NOMBRE d'épreuves par personne ou société et pendant le trimestre		MONTANT des droits		TOTAL DES DROITS en principal (col. 6 et 7)	FONDS de non-valeurs	TOTAL des colonnes 8 et 9	FRAIS de perception	FRAIS d'avertissement	TOTAL des droits d'épreuves	OBSERV[ATIONS]
			de chaudières	de récipients	pour chaudières	pour récipients							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	1[4]
					fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
	Totaux.												

Certifié conforme au registre E V B de la commission de surveillance des bateaux [...] d et transmis à M. le Préfet par le président de la comm[ission de] surveillance, soussigné.

A , le 189 .

Arrêté par nous, Préfet du département d et transmis à M. le [...] des contributions directes.

A , le 189 .

(Sceau de la Préfecture.)

(N° 96)

[27 décembre 1892]

Commission de surveillance des bateaux à vapeur. — Registre d'épreuves d'appareils à vapeur.

Monsieur l'Ingénieur en chef, par une circulaire de ce jour à MM. les préfets, dont ampliation vous est adressée, je donne les instructions nécessaires pour l'exécution des articles 6 et 7 de la loi du 18 juillet 1892, en ce qui concerne l'établissement des états-matrices destinés à assurer le recouvrement des taxes dues pour épreuves d'appareils à vapeur à partir du 1er janvier 1893.

Pour concourir régulièrement, en ce qui vous concerne, à ce travail, vous aurez à faire tenir, à partir du 1er janvier 1893, par le secrétaire de la commission que vous présidez, un registre spécial d'épreuves pour les épreuves des chaudières et récipients en service à bord des bateaux, dans le ressort de cette commission.

Ce registre, dénommé *Registre d'ordre E VB*, sera conforme au type ci-annexé (mod. n° 4). D'autre part, le certificat d'épreuve à délivrer au capitaine ou patron, ou à l'armateur du bateau, à bord duquel a été faite l'épreuve, sera conforme au modèle n° 5.

Ces écritures seront tenues conformément aux instructions ci-jointes.

Vous voudrez bien, en m'accusant réception de la présente circulaire, me fournir les renseignements suivants :

1° Nombre des feuilles intercalaires nécessaires pour la confection du registre, en tenant compte de ce que, conformément à l'instruction, il devra servir pendant une période de cinq années, qui prendra fin le 31 décembre 1897;

2° Nombre des expéditions de certificats d'épreuves qui peuvent être dressées dans le cours d'une année.

Je désire recevoir ces renseignements le plus tôt possible. Je vous adresserai ensuite chacune des formules en nombre suffisant pour les périodes indiquées ci-dessus.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

INSTRUCTION

pour la tenue des écritures relatives aux épreuves d'appareils à vapeur en service à bord des bateaux.

Art. 1er. — Un registre d'ordre E V B, pour l'inscription des épreuves d'appareils à vapeur en service à bord des bateaux, conforme au modèle n° 4, sera tenu par le secrétaire de chaque commission de surveillance des bateaux à vapeur, fluviaux ou maritimes.

N'y seront inscrites que les seules épreuves réussies, faites dans le ressort de la commission, soit par la commission elle-même, soit par le ou les membres à ce délégués par elle.

La même série de numéros d'ordre est suivie pendant cinq années, quel que soit le nombre de renouvellement des volumes.

La première période quinquennale prendra fin le 31 décembre 1897.

Art. 2. — Les inscriptions au registre E V B seront faites d'après les renseignements portés sur le bulletin modèle n° 5. Celui-ci devra être dressé immédiatement après chaque épreuve, par le secrétaire, si la commission a procédé elle-même à l'opération, ou, dans le cas contraire, par le membre délégué pour y présider.

Une expédition du bulletin, signée par le secrétaire et portant le numéro correspondant du registre E V B, sera remise à l'intéressé sur sa demande.

Si le port d'armement du bateau de mer ou le point de départ du bateau de navigation intérieure, à bord duquel une épreuve a été faite par une commission, est situé dans le ressort d'une autre commission, une expédition du bulletin modèle n° 5 sera immédiatement envoyée par le président de la première commission à celui de la seconde. Cette expédition doit toujours, comme dans le cas du paragraphe précédent, être signée par le secrétaire lui-même.

La commission du port d'armement (navigation maritime), ou du point de départ (navigation intérieure), commission qui a préparé et fait délivrer le permis de navigation, versera les bulletins d'épreuves qui lui parviendront ainsi successivement au dossier du bateau.

Art. 3. — On se conformera aux observations suivantes pour les inscriptions à porter au registre E V B, et pour celles qui, par suite, doivent figurer au bulletin modèle n° 5.

Une case du registre E V B sera réservée pour chaque épreuve.

On comptera une épreuve distincte pour chaque chaudière ou chaque récipient éprouvé.

Si le nombre des pièces de nature différente composant l'appareil, à inscrire pour une même épreuve, exigeait plus d'une case, on en emploierait deux consécutives, qui seraient inscrites sous le même numéro d'ordre, comme si elles n'en faisaient qu'une.

Colonne 3. L'indication du port d'armement, pour les bâtiments de mer, ou du point de départ, pour les bateaux de navigation intérieure, résulte du

permis de navigation. On inscrira à la suite la désignation de la commission de surveillance correspondante, qui a préparé et fait délivrer le permis de navigation.

Colonne 6. Le nom à inscrire dans cette colonne est celui de la personne qui avait qualité pour demander l'épreuve au nom du propriétaire du bateau; ce peut être le capitaine ou patron, ou le consignataire du bateau, quand ce n'est pas le propriétaire lui-même. Mais on ne doit pas considérer comme ayant valablement demandé l'épreuve un commis du propriétaire ou du consignataire. Si l'épreuve a été imposée d'office, on inscrira dans cette colonne : « épreuve imposée d'office au sieur....., capitaine (ou patron) ».

Colonne 7. On inscrira dans cette colonne le nom du propriétaire ou armateur, mentionné au permis de navigation.

Colonne 8. On y indiquera le type de l'appareil, en le faisant concorder, autant que possible, avec les classifications admises, à cet égard, dans les états de la statistique annuelle.

Colonne 9. On indiquera s'il s'agit d'une chaudière affectée au service de la ou des machines motrices du navire, ou à tel service auxiliaire déterminé, ou d'un récipient de vapeur annexé à tel appareil.

On donnera toutes les indications nécessaires pour déterminer quel est l'appareil éprouvé, son emplacement dans telle partie du navire, son rang dans tel groupe de chaudières, etc.

Colonne 16. On y inscrira le motif pour lequel il a été procédé à l'épreuve. Suivant qu'il s'agira d'une épreuve annuelle ordinaire ou d'une épreuve après grosses réparations, on la désignera par l'une ou l'autre des annotations A ou R.

Colonne 17. Si la commission, en séance plénière, a procédé elle-même à l'épreuve, on le mentionnera par l'inscription de la lettre C. Si c'est un ou plusieurs membres délégués, on inscrira la lettre D et le nom du membre délégué qui a présidé à l'épreuve.

Colonne 18. Il n'y a lieu de remplir éventuellement cette colonne que s'il s'agit d'un bateau de navigation intérieure (art. 66 du décret du 9 avril 1883). Au-dessous du nom de l'association, on indiquera le nom de celui de ses agents qui aura coopéré à l'épreuve.

Colonne 19. On y portera toutes les observations dont il paraîtra utile de garder le souvenir, tant sur l'appareil lui-même et son état général que sur les conditions, circonstances et résultats de l'épreuve. On aura soin, notamment, à ce dernier point de vue, de signaler si l'appareil éprouvé était ou non entièrement à découvert, s'il a été visité pendant qu'il était en pression, etc. S'il y a utilité, on figurera un croquis sommaire de l'appareil éprouvé.

ANNÉE 189 .

ÉPREUVES DES

NUMÉROS D'ORDRE	DATE de l'épreuve	LIEU où l'épreuve a été faite (commune et département)	NOM du bâteau à bord duquel l'épreuve a été faite	PORT d'armement (bâtiment de mer) ou point de départ (bateau de navigation intérieure) — Commission de surveillance correspondante	NOM. domicile et qualité de la personne qui a demandé l'épreuve	NOM et domicile du proprié-taire du bateau	TYPE de l'appareil éprouvé	NATURE de l'appareil (chaudière ou récipient) son emplacement, service auquel il est affecté	DÉSIG-TION des pi[èces] compo[sant] l'appa[reil]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Modèle N° 4

Registre d'ordre E V B de la Commission de surveillance.

…PPAREILS A VAPEUR

…MENSIONS DES PIÈCES								
…eur	Diamètre ou largeur	Profondeur	NATURE du métal	TIMBRE	CIRCONSTANCES de l'épreuve — Épreuve annuelle A — Épreuve après grosses opérations R	AGENT qui a procédé à l'épreuve	ASSOCIATION qui a concouru à l'épreuve	OBSERVATIONS
…1	12	13	14	15	16	17	18	19

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

DÉPARTEMENT
d

N° du registre E V B

Modèle n°

EXTRAIT DU REGISTRE DES ÉPREUVES
D'APPAREILS A VAPEUR
DE LA COMMISSION DE SURVEILLANCE DES BATEAUX A VAPEUR D

Épreuve opérée le 189 .

Lieu où l'épreuve a été faite.		Nom du bateau à bord duquel se trouve l'appareil éprouvé.	
Nom et domicile du propriétaire du bateau.		Désignation de la commission de surveillance qui a fait délivrer le permis de navigation.	

NOMBRE ET DÉSIGNATION DES PIÈCES COMPOSANT L'APPAREIL	LONGUEUR ou hauteur	DIAMÈTRE ou largeur	PROFONDEUR	NATURE du métal	OBSERVATIONS

Type de l'appareil éprouvé.		Circonstances de l'épreuve. — (Annuelle : A. Après grosses réparations R.)	
Nature de l'appareil (chaudière ou récipient). Emplacement et service auquel il est affecté.		Agent qui a procédé à l'épreuve.	
Timbre.		Association qui a concouru à l'épreuve.	

Pour extrait conforme :

A , le 1 .

Le Secrétaire de la Commission de surveillance,

PERSONNEL

(N° 97)

Janvier 1893.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 5 *janvier* 1893. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'honneur :

Au grade d'Officier :

MM. **Metzger**, Ingénieur en Chef de 1re classe, Directeur des chemins de fer à l'Administration centrale;

Boulé } Inspecteurs généraux de 2e classe.
Eyriaud-Desvergnes }

Caméré, Ingénieur en Chef de 1re classe.

Au grade de Chevalier :

MM. **Hugues** } Ingénieurs ordinaires de 1re classe.
Burger }
Jozan }
Aubin }

Variot } Sous-Ingénieurs.
Soubzmaigne }

Moser, Ingénieur en Chef de 2e classe.

Cosserat, Ingénieur ordinaire de 1re classe.

Décret du 5 *janvier*. — M. **Barlatier de Mas**, Ingénieur en

Chef de 1re classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'honneur.

Décret du 5 janvier. — M. **Pichon** (Félicien), Sous-Ingénieur, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'honneur.

Idem. — M. **Résal** (Eugène), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'honneur.

2° PROMOTION.

Décret du 5 janvier 1893. — M. **Mallez** (Auguste), Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 janvier 1893.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 17 janvier 1893. — M. **Adam** (Paul), Ingénieur ordinaire de 3e classe, est mis à la disposition de l'administration des chemins de fer de l'État pour remplir les fonctions d'Inspecteur de la traction, à la résidence de Paris.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉ.

Arrêté du 4 janvier 1893. — Un congé de six mois, avec demi-traitement, pour raisons de santé, est accordé à M. **Heurtault**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Melun.

5° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 18 janvier 1893. — M. **Moffre** (Henri), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi en qualité d'Ingénieur attaché à la Direction, à la résidence de Paris.

6° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 19 janvier 1893. — M. **Houbre**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Corrèze, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 24 décembre 1892. — La ligne d'Eauze à Auch est distraite du 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit**.

Cette ligne forme un arrondissement spécial qui prend le n° 5 et est rattaché aux attributions de M. **Huet** (Jules), Ingénieur ordinaire de 3e classe, déjà attaché, à la résidence d'Auch, au service ordinaire du département du Gers et au service hydrométrique des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse.

Arrêté du 24 décembre. — M. **Prince**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché à la résidence de Mont-de-Marsan, au service ordinaire du département des Landes, au service maritime des départements des Landes et des Basses-Pyrénées et au service hydrométrique du bassin de l'Adour, est chargé, en outre, du 1er arrondissement (lignes de : Mont-de-Marsan à Saint-Sever, de Condom à Riscle et de Nérac à Mont-de-Marsan, section de Gabarret à Mont-de-Marsan) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit**, en remplacement de M. **Bernis**, appelé à un autre service.

Arrêté du 29 décembre. — Le service du contrôle de l'exploitation des lignes du réseau de l'Eure incorporées au réseau des chemins de fer d'intérêt général par la loi du 3 août 1892, est rattaché au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, et organisé de la maniere suivante, savoir :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

M. **Chabert**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Paris.

Ligne de Saint-Georges à Bueil . . . . } M. **Bresse**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Paris.

Toutes les autres lignes. — M. **Dupont**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Rouen.

II. *Contrôle de l'exploitation technique.*

M. **Pelletan**, Ingénieur en chef des Mines, à Paris.

Ligne de Saint-Georges à Bueil . . . . } M. **Pérard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Paris.

Toutes les autres lignes. — M. **Boëll**, Ingénieur des Mines, à Rouen.

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

M. **Marie**, Inspecteur principal, à Paris.

Ligne de Saint-Georges à Bueil	M. de **Rolland**, Inspecteur particulier, à Paris.

Toutes les autres lignes. — M. **Rafarin**, Inspecteur particulier, à Paris.

Arrêté du 4 janvier 1893. — M. **Le Royer de la Tournerie**, Inspecteur général de 1re classe, Membre de la Commission de l'annonce des crues, est nommé Président de la même Commission, en remplacement de M. **Leblanc**, décédé.

M. **Le Royer de la Tournerie** remplacera également M. **Leblanc** dans la Direction du service central du bassin hydrométrique de la Seine.

Arrêté du 4 janvier. — M. **Fargue**, Inspecteur général de 1re classe, est nommé Membre de la Commission de l'annonce des crues, en remplacement de M. **Le Royer de la Tournerie.**

Idem. — Les services spéciaux des études et travaux et du Contrôle des études et travaux des lignes de chemins de fer comprises dans le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée sont distraits du 6e arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées et rattachés à la Direction du Contrôle de l'exploitation du même réseau.

Les services ci-après désignés qui font partie du 9e arrondissement d'Inspection, sont rattachés au 6e arrondissement, savoir :

Service ordinaire des départements de la Loire, de la Haute-Loire et de l'Ardèche ;

Service de la navigation de la Loire (1re section) depuis l'origine, jusqu'à Roanne (Pont du Bourbonnais) — Canal de Givors — Études du canal de jonction de la Loire au Rhône.

Idem. — M. **Mallez**, nommé Inspecteur général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 janvier 1893, est chargé du 6e arrondissement d'Inspection générale, en remplacement de M. **Reboul**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Lax** cesse d'être chargé de l'intérim du 6e arrondissement d'Inspection.

Idem. — M. **Marion**, Ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département du Cantal et d'un service de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département du Pas-de-Calais, en remplacement de M. **Mallez**.

Idem. — M. **Tourtay**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché

à la résidence de Chalon-sur-Saône, au service ordinaire du département de Saône-et-Loire, et à divers services de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département du Cantal et du service des études des chemins de fer d'Uzerche à Tulle et de Tulle à Aurillac, en remplacement de M. **Marion.**

M. **Tourtay** remplira les fonctions d'Ingénieur en chef.

Arrêté du 4 janvier. — M. **Heurtault** (Eugène), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Melun, au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, passe, à la même résidence, au service de la 1re section de la navigation de la Seine (1re et 2e divisions — 1er arrondissement), en remplacement de M. **Wender.**

Idem. — M. **Wender**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Melun, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, en remplacement de M. **Heurtault.**

Idem. — M. **Wender**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Melun, est chargé de l'intérim des services confiés à M. **Heurtault**, par arrêté de ce jour.

Arrêté du 7 janvier. — M. **Lefebvre** (Alexandre), Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché à la résidence du Puy, au service ordinaire du département de la Haute-Loire et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Lordereau**, est chargé, à la résidence de Valenciennes, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Veilhan**, mis en congé renouvelable, savoir :

1° Service ordinaire du département du Nord — arrondissement de Valenciennes ;

2° Service de la navigation entre la Belgique et Paris — arrondissement de Valenciennes;

3° Service hydrométrique et d'annonce des crues des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser — 1er arrondissement ;

4° Contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Nord (travaux neufs et entretien) — 8e arrondissement.

Idem. — M. **Labaye**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Charolles et d'un service de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Chalon-sur-Saône, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Tourtay**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en chef, savoir :

1° Service ordinaire du département de Saône-et-Loire — arrondissement de Chalon-sur-Saône;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef

Gobin — 3ᵉ arrondissement (ligne de Roanne à Chalon-sur-Saône — section de Chalon à Saint-Gengoux et embranchement de Saint-Gengoux à Montchanin);

3° Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (travaux neufs et entretien) — 4ᵉ arrondissement.

Décision du 7 janvier. — M. **Chaussonnet** (Dominique), Conducteur de 1ʳᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Nièvre, est chargé de l'intérim de l'arrondissement de l'Est, du même service, en remplacement de M. **Kraemer**, mis en congé pour raisons de santé.

Arrêté du 9 janvier. — Le service du contrôle des études et travaux du chemin de fer de Beslé à Guéméné et à la Chapelle-sur-Erdre, supprimé à dater du 1ᵉʳ février 1888, est reconstitué.

Il sera compris dans les attributions de M. **Meugy**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Nantes.

Arrêté du 18 janvier. — M. **Colin**, Ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, détaché à l'Administration des chemins de fer de l'État, est chargé du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Midi, en remplacement de M. **Olry**, Ingénieur en Chef des Mines, provisoirement chargé de ce service.

M. **Colin** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 19 janvier. — M. **Marchat**, Ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, à Brive, est chargé de l'intérim du service ordinaire du département de la Corrèze, vacant par suite de la mise en disponibilité de M. l'Ingénieur en Chef **Houbre**.

Idem. — Le service de construction du chemin de fer de Saint-Sever à Hagetmau (Études et travaux d'infrastructure — Contrôle des travaux de superstructure) supprimé à dater du 1ᵉʳ février 1888, est reconstitué et rattaché aux attributions de M. **Pettit**, Ingénieur en Chef de 1ʳᵉ classe, à Mont-de-Marsan.

Décision du 20 janvier. — M. **Humbert** (Florent), Conducteur principal à Bourges, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Centre du service ordinaire du département du Cher et du 2ᵉ arrondissement du canal de Berry, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Guibert**, précédemment appelé à un autre poste.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 5 janvier 1893.— Sont nommés Chevaliers de l'Ordre national de la Légion d'honneur, les Conducteurs principaux ci-après désignés :

MM. **Montel** (Numa).
Saignes (Adolphe).
Fleury (Louis).

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

5 *janvier* 1893. — M. **Quentel** (Joseph), Concours de 1884, n° 80, Eure-et-Loir, service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury.

7 *janvier*. — M. **Garlan** (François), Concours de 1883, n° 196, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Constantine.

14 *janvier*. — M. **Raby** (Édouard), Commis, Concours de 1884, n° 181, Haute-Marne, service du canal de la Marne à la Saône.

16 *janvier*. — M. **Laplace** (Rustique), Commis, Concours de 1883, n° 275, Basses-Pyrénées, service ordinaire.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

5 *janvier* 1893. — M. **Crouzet** (Jean-Baptiste), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, est autorisé à entrer au service vicinal du même département.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉS.

24 *janvier* 1893. — M. **Perrineau** (Joseph), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au ser-

vice des études et travaux du chemin de fer de Tours à Sargé, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement, pour affaires personnelles.

25 *janvier*. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles, à M. **Tintelin** (Paul), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

5 *janvier* 1893. — M. **Couturier** (Louis), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, à la résidence d'Évreux.

14 *janvier*. — M. **Dorizon** (Charles), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Sarthe, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions de Chef de Bureau du service central de la Société concessionnaire des chemins de fer départementaux du Finistère et des tramways de la Vienne, à la résidence du Mans.

6° DISPONIBILITÉ.

28 *décembre* 1892. — M. **Schneider** (Joseph), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de l'Aisne, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pendant un an, pour raisons de santé.

14 *janvier* 1893. — M. **Bellinger** (Célestin), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pendant six mois, pour raisons de santé.

7° DÉMISSION.

30 *décembre* 1892. — M. **Deshayes** (Étienne), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, est déclaré démissionnaire.

8° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Gacon** (Émile), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris.	1er fév. 1893
M. **Jolidon** (Ferdinand), Conducteur principal, Doubs, service du canal du Rhône au Rhin . . .	1er fév. 1893
M. **Filhotte** (Étienne), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé	1er fév. 1893
M. **Fournials** (Casimir), Conducteur principal, en disponibilité pour défaut d'emploi	1er mars 1893

9° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Bourguet** (Achille), Conducteur de 3e classe, détaché au service des travaux publics de la Cochinchine	» sept. 1892
M. **Lemaître** (Arsène), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé	9 déc. 1892
M. **Cruchet** (Jean), Conducteur de 2e classe, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Constantine.	20 déc. 1892
M. **Moreau** (Eugène), Conducteur principal, Loiret, service de la navigation de la Loire — 3e Section.	22 déc. 1892
M. **Sayn** (Henri), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable à Crest (Drôme).	3 janv. 1893
M. **Croissant** (Henri), Conducteur de 3e classe, Côtes-du-Nord, service ordinaire et service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Guingamp à Carhaix et à Paimpol	5 janv. 1893
M. **Dardillac** (Pierre), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé.	6 janv. 1893

10° DÉCISIONS DIVERSES.

28 *décembre* 1892. — M. **Robinet** (Aimé), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Ardennes, passe au service ordinaire du département de l'Aisne.

Idem. — M. **Dieudonné** (Amédée), Conducteur de 3e classe,

attaché, dans le département de la Meuse, au service du canal de l'Est-Branche Nord, passe au service ordinaire du département des Ardennes.

28 *décembre*. — M. **Chabrillat** (Julien), Conducteur de 4e classe démissionnaire, est réintégré dans son ancien grade et attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Laqueuille au Mont-Dore.

Idem. — M. **Daniel** (Henry), Conducteur de 4e classe, attaché dans le département de Saône-et-Loire, au service du canal du Centre, passe dans le département de la Seine, à l'École nationale des Ponts et Chaussées (service des Cartes et Plans).

30 *décembre*. — M. **Poustomis** (Alfred), Conducteur de 3e classe, en retrait d'emploi, est remis en activité et attaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Bône.

Idem. — M. **Mencière** (Paul), Conducteur de 3e classe, détaché au service de la mission française des Travaux publics de Grèce et remis à la disposition de l'Administration, est attaché, dans le département de l'Aisne, au service de la navigation entre la Belgique et Paris.

9 *janvier* 1893. — M. **Cachet** (Sébastien), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département du Rhône, au service de la navigation du Rhône et au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est exclusivement attaché à ce dernier service.

10 *janvier*. — M. **Bouvart** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans, passe au service ordinaire du département du Pas-de-Calais.

Idem. — M. **Ruault** (Frédéric), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, passe dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans.

16 *janvier*. — M. **Lacrouts** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, passe au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

Idem. — M. **Dautrement** (Alphonse), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Société de construction des forts de la Meuse, en Belgique, est remis en activité et attaché,

dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

16 janvier. — M. **Pardoux** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Laqueuille au Mont-Dore.

17 janvier. — M. **Monnet** (François), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ain, passe dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Est.

18 janvier. — M. **Bris** (Louis), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Confolens à la ligne de Civray au Blanc et au service ordinaire du même département, cesse d'être attaché à ce dernier service.

19 janvier. — M. **Simon** (Jules), Conducteur de 4e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Ain.

20 janvier. — M. **Poux** (Ernest), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics de la régence de Tunis, est attaché, dans le département du Doubs, au service du canal du Rhône au Rhin.

21 janvier. — M. **Blanquet** (Raoul), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Eure, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Georges à Évreux et au service ordinaire, passe au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de l'Ouest, même département.

Idem. — M. **Branciard** (François), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la navigation de la Seine — 3e section et au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de l'Ouest, cesse d'être attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Perdrisat** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, passe au service des études du chemin de fer d'Étampes à la ligne d'Argent à Beaune-la-Rolande, même département.

21 janvier. — M. **Teissier** (Georges), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, passe au service des études et travaux du chemin de fer d'Étampes à la ligne d'Argent à Beaune-la-Rolande, même département.

21 *janvier*. — M. **Beauvais** (Auguste), Conducteur de 3e classe, attaché au service du département de l'Indre, passe au service ordinaire du département du Loiret.

23 *janvier*. — M. **Pouchès** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, passe dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer d'Eauze à Auch.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 98)

[2 février 1893]

Loi déclarant d'utilité publique, à titre d'intérêt général, le chemin de fer de Lons-le-Saunier à Saint-Jean-de-Losne et approuvant une concession passée entre l'État et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Lons-le-Saunier à Saint-Jean-de-Losne.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 20 juillet 1891, entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ladite convention ayant pour objet :

1° La renonciation de cette compagnie à la concession qui lui a été faite, par la loi du 2 août 1886, du chemin de fer de Verges à Molinges ;

2° La concession à ladite compagnie de la ligne de Lons-le-Saunier à Saint-Jean-de-Losne.

Art. 3. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, lés subventions qui ont été ou qui seront offertes par le département, les communes ou les propriétaires intéressés.

Art. 4. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général du Jura, dans sa délibération du 17 avril 1890, de payer à l'État une subvention de 20.000 francs par kilomètre situé sur le territoire de ce département.

Art. 5. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1891 et le 20 juillet,

Entre :

M. le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et la société anonyme, établie à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, représentée par M. Charles Mallet, président du conseil d'administration de la compagnie, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, 88, rue Saint-Lazare, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par une délibération du conseil d'administration en date du 17 mai 1889, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an, au plus tard, à dater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée renonce à la concession du chemin de fer de Verges à Molinges, qui lui a été faite, à titre éventuel et sous réserve de la déclaration d'utilité publique à intervenir, par la loi du 2 août 1886 et en exécution de la convention des 26 mai et 9 juillet 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant.

Art. 2. — La compagnie accepte, en échange et aux conditions de la convention précitée, la concession définitive de la ligne de Lons-le-Saulnier à Saint-Jean-de-Losne, concession que lui accorde, par la présente, le ministre des travaux publics, au nom de l'État. Les terrains seront acquis pour deux voies, les terrassements et les ouvrages d'art seront, d'un commun accord, provisoirement exécutés pour une voie, sauf les ouvrages à établir à la traversée de la vallée du Doubs, qui seront construits immédiatement pour deux voies.

. . . .

DÉCRETS

(N° 99)

[20 janvier 1893]

Décret portant déclaration d'utilité publique pour un réseau de tramways à traction de locomotives dans les départements de la Charente-Inférieure et de la Charente.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète,

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Charente-Inférieure et de la Charente, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'un réseau de tramways à traction de locomotives, destiné au transport des voyageurs et des marchandises et comprenant les lignes ci-après :

1° De Pons (gare de l'État) à la limite des départements de la Charente-Inférieure et de la Gironde, vers Saint-Ciers-la-Lande ;

2° De Saintes (gare de l'État) au port de Mortagne, avec embranchements desservant les carrières de Thénac et de Tesson ;

3° De Touvent à Jonzac (gare de l'État), avec embranchement desservant le port Maubert;

4° De Pons (gare de l'État) à Barbezieux ;

5° De l'île de Ré.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation des tramways désignés à l'article 1er ci-dessus par les départe-

ments de la Charente et de la Charente-Inférieure, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 3. — Sont approuvées :

1° La concession à M. Jeancard de la section de la ligne de tramway de Pons à Barbezieux comprise dans le département de la Charente, telle qu'elle résulte de la convention passée, le 29 octobre 1892, entre le préfet de ce département et ce concessionnaire, ainsi que du bordereau des prix annexés à ladite convention;

2° La rétrocession à M. Jeancard, tant de la section de la ligne de tramway de Pons à Barbezieux comprise dans le département de la Charente-Inférieure que des autres lignes mentionnées à l'article 1er ci-dessus et comprises entièrement sur le territoire de ce département, telle qu'elle résulte de la convention passée, le 3 novembre 1892, entre le préfet du département de la Charente-Inférieure et M. Jeancard, ainsi que du cahier des charges et du bordereau des prix annexés à ladite convention.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 36 et 39 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement des lignes désignées à l'article 1er ci-dessus est fixé à la somme de 7.700.000 francs dans le département de la Charente-Inférieure et à 396.500 francs dans le département de la Charente; lesdites sommes devant être augmentées des intérêts des capitaux dépensés par le département pendant la période de construction et des annuités dont le département devra tenir compte au rétrocessionnaire pendant ladite période pour les sommes avancées par ce dernier, sans que les sommes ainsi ajoutées dépassent 6 p. 100 du capital d'établissement admis en compte.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à la somme de 172.750 francs pour le département de la Charente-Inférieure et à celle de 8.793 francs pour le département de la Charente.

Art. 5. — Les traités de concession et de rétrocession ainsi que le cahier des charges et les bordereaux des prix y annexés et les plans d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

. . . .

DÉPARTEMENT DE LA CHARENTE-INFÉRIEURE.

CONVENTION.

L'an 1892 et le 3 novembre,

Entre les soussignés :

M. Grimanelli, préfet de la Charente-Inférieure, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets du 6 août 1881 et 20 mars 1882, des délibérations du conseil général, en date du 27 août 1890, du 27 avril 1892 et du 26 août 1892, de la délibération de la commission départementale du 3 novembre suivant,

D'une part;

Et M. J. Jeancard, ancien directeur de l'exploitation de la Compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est, demeurant à Lyon, agissant en son nom personnel,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Charente-Inférieure demande à l'État la concession d'un réseau de tramways. Il s'engage à rétrocéder à M. Jeancard, qui accepte, l'établissement et l'exploitation de ce réseau, comprenant les lignes énumérées ci-après :

1° De Pons (gare de l'État) vers Saint-Ciers-la-Lande, par Saint-Genis et Mirambeau (jusqu'à la limite du département);

2° De Saintes (gare de l'État) au port de Mortagne. par Gémozac, avec embranchements desservant les carrières de Thénac et de Tesson ;

3° De Touvent (embranchement sur la ligne de Saintes à Mortagne) à Jonzac (gare de l'État), par ou près Saint-Fort, Saint-Ciers-du-Taillon, Consac, la Bergerie, Guitinières et Saint-Germain-de-Lusignan, avec embranchement desservant le port de Maubert;

4° De Pons (gare de l'État) vers Barbezieux, par Archiac (jusqu'à la limite du département);

5° Ligne de l'île de Ré.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — La construction de ces tramways sera faite par le rétrocessionnaire; elle comprendra la totalité des dépenses, travaux et fournitures d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation des lignes énumérées ci-dessus, notamment :

Les études, la confection des avant-projets et des projets définitifs;

Les terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme des tramways, des stations et de toutes leurs dépendances, telles que déviations de routes, chemins ou cours d'eau et ateliers de réparation; il est toutefois convenu que le sol des voies publiques de toute catégorie nécessaire à l'assiette des lignes et de leurs dépendances sera livrée gratuitement au rétrocessionnaire;

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques traversées;

Tous les travaux de superstructure;

Les ateliers de réparation du matériel;

Le matériel fixe et roulant;

Le mobilier des gares;

L'outillage des gares de la voie et des ateliers.

Si le département jugeait nécessaire de mettre des clôtures en dehors des stations et haltes, il en supporterait les frais.

Toutefois, le matériel qui devra faire retour gratuitement au département en fin de rétrocession, conformément à l'article 17 du cahier des charges, est limité pour l'ensemble des lignes du continent à 12 locomotives, 8 voitures-fourgons, 30 voitures à voyageurs, 80 wagons, 20 fourgons; pour la ligne de l'île de Ré, à 4 locomotives, 2 voitures-fourgons, 6 voitures à voyageurs, 14 wagons, 8 fourgons.

Art 3. — Les dépenses faites par le rétrocessionnaire pour l'exécution des diverses lignes du réseau seront réglées dans les conditions suivantes :

Les travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées et aux prix unitaires de la série de prix ci-annexée.

Les acquisitions de terrains seront comptés d'après les dépenses réelles effectuées par le rétrocessionnaire, majorées de 15 p. 100 pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux.

L'ensemble des dépenses ainsi faites sera majoré, pour frais de constitution du capital-actions et de réalisation des emprunts, d'une somme fixée à forfait à 1 1/2 p. 100 de ces dépenses totales.

En tout cas et quoi qu'il arrive, le montant total du capital d'établissement admis en compte ne pourra pas dépasser la somme de 7.790.000 francs, y compris toutes les majorations dont il vient d'être parlé.

Dans le cas où ce chiffre maximum de 7.790.000 francs ne serait pas atteint, les dépenses d'établissement seraient augmentées, à titre de prime d'économie, de la moitié de l'écart entre ce maximum et la montant de la dépense justifiée conformément aux paragraphes précédents.

Art. 4. — Sur les dépenses faites et justifiées par le rétrocessionnaire, calculées conformément aux stipulations de l'article 3, il lui sera payé chaque mois des acomptes au fur et à mesure de l'exécution des dépenses, et jusqu'à concurrence des trois quarts de ces dépenses, constatées par des états de situation approuvés par l'administration, sans que le total de ces acomptes puisse dépasser les trois quarts du maximum fixé à l'article 3.

Art. 5 — Lorsque le réseau sera achevé et que chaque ligne aura été l'objet d'une réception définitive faite par les ingénieurs et approuvée par le préfet, le département payera au rétrocessionnaire la somme nécessaire pour parfaire, avec les acomptes déjà payés, les trois quarts du capital d'établissement tel qu'il est défini à l'article 3 ci-dessus, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu.

Art. 6. — Le quatrième quart du capital d'établissement sera fourni par le rétrocessionnaire au moyen du capital-actions et des obligations qu'il sera

autorisé à émettre conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Le département payera chaque année au rétrocessionnaire les intérêts à 4 p. 100 de la somme constituant ainsi sa part contributive dans les dépenses d'établissement, plus l'amortissement pendant le temps restant à courir depuis le jour où les dépenses à la charge du rétrocessionnaire auront été constatées conformément à l'article 4, jusqu'à l'expiration de la concession. Ces payements se feront par semestre. Toutefois, les annuités échéant en cours de construction ne seront payées au rétrocessionnaire qu'au moment de la mise en exploitation des lignes auxquelles elles se rapportent.

En cas de déchéance, le payement de ces annuités serait suspendu et aucun remboursement ne serait dû au rétrocessionnaire pour la partie non amortie du capital fourni par lui.

Art. 7. — L'exploitation sera faite aux risques et périls du rétrocessionnaire, quelles que soient les recettes.

Les frais kilométriques d'exploitation portés en compte chaque année ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de la formule : $F = 1.200 + \frac{2R}{3}$ dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits. Cette formule s'applique à un nombre de trains fixé comme il suit, par jour et dans chaque sens pour l'ensemble du réseau :

Trois trains pour une recette kilométrique inférieure à 5.000 francs ;

Quatre trains pour une recette comprise entre 5.000 francs, 6.500 francs, et ainsi de suite à raison d'un train pour chaque augmentation de recette kilométrique annuelle de 1.500 francs.

Le préfet pourra, le rétrocessionnaire entendu, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu; en ce cas, il sera ajouté au maximum défini par la formule ci-dessus 70 centimes par kilomètre de train.

Il est d'ailleurs entendu que les trains supplémentaires que le rétrocessionnaire mettrait en circulation de lui-même ne donneront pas lieu à cette augmentation.

Il sera fait masse des recettes de toutes les lignes du réseau.

Quand les dépenses réellement faites, et dûment justifiées, comprenant les frais généraux et les frais d'administration, n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées à titre de prime d'économie des deux tiers de l'écart entre ce maximum et le montant des dépenses réelles.

Quand les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée au rétrocessionnaire, conformément au paragraphe ci-dessus, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, les insuffisances par rapport à cette somme seront à la charge du rétrocessionnaire jusqu'au moment où elles pourront lui être remboursées comme il est dit ci-après :

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, y compris la prime, l'excédent sera d'abord appliqué à couvrir les insuffisances des exercices précédents, sans intérêts. Le surplus sera versé annuellement au département pour venir en déduction des charges du capital de premier établissement.

Toutefois, si ce surplus représentait plus de 4 p. 100 du montant des dépenses de premier établissement, l'excédent serait partagé par moitié entre le département et le rétrocessionnaire.

Art. 8. — Le compte d'établissement pourra être augmenté des dépenses qui seraient faites postérieurement à la réception des lignes pour travaux complémentaires ou acquisitions de matériel roulant, etc., sans que les sommes ainsi ajoutées puissent excéder 5.000 francs par kilomètre.

Les capitaux nécessaires seront fournis par le rétrocessionnaire, qui sera autorisé à prélever sur les recettes nettes — avant le versement au département des excédents dus conformément aux deux derniers paragraphes de l'article 7 ci-dessus — l'intérêt à 4 p. 100 des dépenses ainsi faites et l'amortissement dans le temps restant à courir sur la concession de celles de ces dépenses qui ne devraient pas donner lieu en fin de concession aux remboursements prévus par l'article 17 du cahier des charges.

Art. 9. — Le rétrocessionnaire sera autorisé à porter en compte dans les dépenses d'exploitation les sommes qu'il jugerait utile de prélever sur les recettes pour constituer un fonds de réserve pour le renouvellement de la voie et du matériel fixe et roulant, sans que le prélèvement ainsi fait puisse excéder 300 francs par kilomètre et par an, ou porter le montant total du fonds de réserve à plus de 3.000 francs par kilomètre.

Le fonds ainsi constitué sera déposé dans une caisse agréée par le département ; les revenus en seront touchés par le rétrocessionnaire.

Ce fonds sera la propriété du rétrocessionnaire et lui reviendra en fin de concession, sauf les prélèvements qui auraient pu y être faits en exécution du paragraphe 3 de l'article 17 du cahier des charges.

Art. 10. — Le département demeurera chargé de rembourser l'État de ses avances à l'époque et dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, et touchera les subventions de l'État versées en exécution de la même loi.

Art. 11. — Avant la mise en exploitation, le rétrocessionnaire sera tenu de constituer une Société anonyme spéciale aux tramways de la Charente-Inférieure et à leur prolongement jusqu'à Barbezieux et à Saint-Ciers-la-Lande, dont le capital sera de 1.500.000 francs.

Ladite Société devra être agréée par le conseil général de la Charente-Inférieure.

Elle sera substituée au rétrocessionnaire et deviendra solidairement responsable avec lui vis-à-vis du département de tous les engagements qu'il aura contractés vis-à-vis de ce dernier. Cette substitution devra, toutefois être approuvée par un décret en Conseil d'État suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 12. — La présente rétrocession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles M. Jeancard s'engage d'une façon formelle. Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites par les articles 2 *bis*, 3, 5, 7, 8 *bis*, 10, 11, 15, 17, 23 et 32.

Art. 13. — La validité de la présente convention est subordonnée à la décla-

ration d'utilité publique et à l'obtention par le département des subventions de l'État au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880, pour l'application de laquelle les frais kilométriques d'exploitation seront calculés par la formule indiquée à l'article 8.

Art. 14. — Le rétrocessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

(N° 100)

[28 janvier 1893]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, d'une ligne de tramway entre Grenoble et Veurey.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans le département de l'Isère, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Grenoble (porte Très-Cloîtres) et Veurey, avec raccordement aux gares des voyageurs et des marchandises de Grenoble du réseau Paris-Lyon-Méditerranée.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de l'Isère est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de ce tramway, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 3. — Pour l'application des articles 36 et 39 de la loi du

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1882, p. 292 et *Journal officiel* du 24 janvier 1893.

11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement est fixé à 35.000 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse dépasser 16 kilomètres et y compris les frais de constitution du capital-actions et d'émission des obligations, lesquels sont fixés à forfait à 6 p. 100 des dépenses réelles d'établissement.

Les frais d'exploitation ne pourront dépasser le maximum kilométrique donné par la formule $F = 1.300 + \frac{R}{2}$, où R représente la recette brute, impôts déduits.

Le taux de l'intérêt garanti ne dépassera pas 4.25 p. 100, amortissement compris.

Le maximum de la charge annuelle pouvant résulter pour le Trésor des dispositions qui précèdent est fixé à la somme de 850 francs par kilomètre, sans pouvoir dépasser la somme de 13.600 francs pour l'ensemble de la ligne.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, le 28 décembre 1892, entre le préfet de l'Isère, au nom du département, d'une part, et la société des chemins de fer économiques du Nord, d'autre part, pour la construction et l'exploitation du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.. . . . .

Ladite convention, le cahier des charges y annexé et le plan d'ensemble mentionné à l'article 1er ci-dessus resteront annexés au présent décret

. . . .

CONVENTION.

L'an 1892, le 28 décembre,

Entre les soussignés :

M. Edmond Robert, officier de la Légion d'honneur et de l'instruction publique, préfet de l'Isère, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu de la délibération du conseil général, en date du 20 août 1891, et des délibérations, en date des 16 septembre et 25 novembre 1891 et du 28 mai 1892, de la commission départementale, déléguée à cet effet par le conseil général,

D'une part,

Et la société des chemins de fer économiques du Nord, dont le siège social est à Anzin (Nord), représentée par le président de son conseil d'administration, M. Edmond Caze, et par son administrateur délégué, M. Édouard Empain,

D'autre part,

A été faite et acceptée la convention ci-après :

Art. 1er. — Le département de l'Isère concède à la société des chemins de fer économiques du Nord, qui accepte, pour une durée de soixante-quinze ans, la construction et l'exploitation d'une ligne de tramway à traction mécanique pour le transport des voyageurs et des marchandises, allant de Grenoble (porte Très-Cloîtres) à Sassenage et à Veurey, et raccordée avec les gares des voyageurs et des marchandises de Grenoble, du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Cette concession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret déclaratif d'utilité publique restant à intervenir, est faite conformément à la loi du 11 juin 1880 et aux décrets des 6 août 1881, 20 mars 1882 et 23 décembre 1885, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de cette loi, et aux conditions suivantes.

Art. 2. — Le tronçon de la ligne ci-dessus définie qui, dans la traversée de Grenoble, est compris entre la porte Très-Cloîtres et la place Victor-Hugo et qui fait aussi partie de la concession consentie par le département à la société des voies ferrées du Dauphiné d'une ligne allant de Grenoble (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Uriage et à Vizille, concession pour laquelle la déclaration d'utilité publique va être incessamment provoquée, sera construit, entretenu et exploité par la société des chemins de fer économiques du Nord; toutefois, cette société sera tenue, conformément à l'article 47 du décret du 6 août 1881, à laisser circuler entre la porte Très-Cloîtres et la place Victor-Hugo le matériel de la société des voies ferrées du Dauphiné et à consentir, sur ce tronçon, à une exploitation commune, moyennant les tarifs de péage fixés au cahier des charges annexé à la présente convention, ou moyennant tout autre arrangement à intervenir entre les deux concessionnaires qui serait approuvé par le département.

Art. 3. — La société des chemins de fer économiques du Nord sera assujettie envers le département à toutes les obligations imposées par le cahier des charges annexé à la présente convention, de même qu'elle bénéficiera des avantages résultant de ce même cahier des charges, aux clauses et conditions duquel elle déclare s'engager.

Art. 4. — Ce cahier des charges est établi en conformité du cahier des charges type pour tramways annexé au décret du 6 août 1881, sauf les compléments ajoutés aux articles nos 5 et 7, les modifications apportées aux articles nos 2, 10 et 11, et l'adjonction des articles supplémentaires nos 6 *bis*, 7 *bis*, 11 *bis* et 36 *bis*.

Art. 5. — Il est stipulé que ni le département ni les communes ne pourront prétendre à une redevance quelconque pour l'occupation des routes et chemins, rues et places publiques.

Art. 6. — En cas d'insuffisance du produit brut, impôts déduits, pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt à 4f,25 p. 100 du capital de premier établissement, tel qu'il est défini et déterminé ci-après, le département s'engage à subvenir au payement de cette insuffisance, tant à l'aide de ses ressources propres et des subventions des communes et des particuliers qu'à l'aide de la subvention de l'État, telle qu'elle est définie par l'article 36 de la loi du 11 juin 1880 et l'article 13 du décret du 20 mars 1882.

Pour l'application de cette clause, il est entendu :

1° Que le capital de premier établissement est limité, quelle que soit la dépense réelle, à un maximum de 35.000 francs par kilomètre, avec cette réserve que ce chiffre par kilomètre ne pourra être appliqué, pour la totalité de la ligne définie à l'article 1er, à une longueur totale supérieure à 16 kilomètres, y compris le tronçon commun de Grenoble (place Victor-Hugo) à Grenoble (porte Très-Cloîtres), défini plus haut, y compris les longueurs des embranchements de raccordement avec la gare des voyageurs et avec la gare des marchandises de Grenoble, du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et de l'embranchement desservant la gare spéciale des marchandises de Grenoble, s'il est besoin d'un embranchement spécial pour la création de cette gare spéciale ;

2° Que ce sera le montant effectif de ce capital de premier établissement qui servira au calcul de l'intérêt garanti à 4f,25 p. 100, si ce montant effectif est égal ou inférieur au maximum fixé ci-dessus à 35.000 francs par kilomètre;

3° Que ce montant effectif à compter comme formant le capital de premier établissement comprend :

A. — Les acquisitions de terrains, l'établissement (infrastructure et superstructure) de la ligne et de ses dépendances, y compris les embranchements de raccordement avec la gare des voyageurs et avec la gare des marchandises de Grenoble, du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ainsi que l'embranchement desservant la gare spéciale des marchandises de Grenoble, le matériel fixe et le mobilier des gares et stations, l'outillage des ateliers de réparation et le matériel roulant primitif; l'ensemble de toutes ces dépenses étant majoré de 10 p. 100 pour rémunération d'entreprise, à l'exception des travaux que les concessionnaires n'exécuteraient pas directement eux-mêmes et qui auraient fait l'objet de sous-traités avec des tâcherons ou des entrepreneurs particuliers, de manière que la rémunération d'entreprise ne puisse pas être comptée deux fois;

B. — Les frais généraux d'études, de direction, de personnel, de surveillance des travaux, et faux frais de toute nature, fixés à forfait à 2.500 francs par kilomètre;

C. — L'intérêt des capitaux engagés pendant la construction, fixé à forfait à 5 p. 100 des dépenses spécifiées au paragraphe A;

D. — Les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations, qui sont fixées à forfait à 6 p. 100 du capital réellement dépensé :

E. — Et, éventuellement, les insuffisances de recettes résultant de l'exploitation partielle des sections qui seraient ouvertes pendant la période de construction;

4° Que les frais d'exploitation ne pourront dépasser par kilomètre et par an 1.300 francs augmentés de la moitié de la recette brute, impôts déduits, soit $1.300 + \frac{R}{2}$, étant entendu que pour comparer au maximum ci-dessus défini la dépense effective kilométrique, on divisera la somme totale effectivement dépensée par la longueur totale de la ligne, y compris les embranchements de

raccordement avec la gare des voyageurs et la gare des marchandises de Grenoble du réseau Paris-Lyon-Méditerranée,

Et que l'exploitation comportera dans chaque sens au minimum :

Trois trains tant que la recette brute, par kilomètre et par an, ne dépassera pas 5.000 francs ;

Quatre trains pour des recettes brutes, par kilomètre et par an, comprises entre 5.000 et 6.500 francs ;

Et ainsi de suite, à raison d'un train en sus pour chaque augmentation de recette brute, par kilomètre et par an, de 1.500 francs.

Le préfet pourra, le concessionnaire entendu, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu par les alinéas précédents ; en ce cas, il sera ajouté à la formule servant au calcul du maximum des frais d'exploitation une somme de 8f,70 par chaque train kilomètre imposé.

En aucun cas, le concessionnaire ne sera tenu d'établir plus de dix trains par jour dans chaque sens.

Dans le cas où le montant des dépenses réellement faites et dûment justifiées n'atteindrait pas le maximum total calculé comme il vient d'être dit, ce montant serait majoré pour le jeu de la garantie d'intérêt, des deux tiers d'économies réalisées par rapport audit maximum, à titre de prime d'économie ;

5° Que pour le calcul des insuffisances des recettes d'exploitation, les recettes brutes, impôts déduits, et les dépenses d'exploitation seront établies en prenant pour longueur de la ligne la longueur totale exploitée, y compris le tronçon commun défini à l'article 2, compris entre la place Victor-Hugo à Grenoble et la porte Très-Cloîtres, étant bien entendu d'ailleurs que les péages perçus ou payés sur ce tronçon commun figureront aux recettes ou aux dépenses de la ligne ;

6° Que la longueur de la ligne sera fixée par un chaînage continu ayant pour extrémités les axes des bâtiments des stations extrêmes et qu'il y sera ajouté les résultats des chaînages des embranchements de raccordement avec la gare des voyageurs et avec la gare des marchandises de Grenoble, du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et de l'embranchement desservant la gare spéciale des marchandises de Grenoble s'il en est fait un ;

7° Que la subvention totale à payer par le département, tant à l'aide de ses ressources propres et des subventions des communes et des particuliers qu'à l'aide de la subvention de l'État, est limitée à un maximum de 1.700 francs par kilomètre et par an, dont 850 francs à provenir de la subvention de l'État ; soit, pour la ligne totale, à un maximum de 27.200 francs dont 13.600 francs à la charge de l'État ; maxima qui ne pourront jamais être dépassés, quelles que soient les circonstances ;

8° Et que, toutefois, la société concessionnaire bénéficiera des subventions en terrains qu'elle pourra obtenir.

Art. 7. — Toutefois, postérieurement à la clôture du compte de premier établissement qui doit être clos quatre ans au plus tard après la mise en exploitation de la ligne entière, en vertu de l'article 2 du décret du 20 mars 1892, il pourra être ouvert un compte complémentaire de premier établissement pour les dépenses, telles que création de gares nouvelles, agran-

dissement de gares, pose de secondes voies ou de voies de garage, acquisition de matériel roulant pour service de trains supplémentaires imposés par le département, qui seraient faites par la société concessionnaire, en vertu d'une autorisation spéciale et préalable du ministre des travaux publics.

Le total s'en ajouterait, au fur et à mesure, au capital de premier établissement primitivement arrêté, pour le calcul de la subvention annuelle en vertu de l'article 6 ci-dessus et de l'article 8 ci-après, et pour le calcul du remboursement des avances faites par l'État et le département en vertu de l'article 9 ci-après, mais sans que le total général de ces deux comptes de premier établissement primitif et complémentaire puisse dépasser le maximum de 38.000 francs par kilomètre; soit pour la ligne totale le maximum de 598.000 francs.

La stipulation du paragraphe 7 de ce même article 6, qui fixe à 1.700 francs le maximum de la subvention par kilomètre et par an, n'en serait pas moins maintenue.

Art. 8. — La subvention totale annuelle pouvant revenir à la société concessionnaire, d'après les articles précédents, sera payée par le département, tant avec ses propres ressources pour la part à sa charge qu'avec la subvention de l'État pour la part à la charge de celui-ci.

Elle ne sera versée à la société concessionnaire qu'après l'approbation par l'État des comptes à fournir par elle, conformément aux stipulations des décrets des 20 mars 1882 et 23 décembre 1885.

Toutefois, le département lui fera, conformément à l'article 9 du décret du 20 mars 1882, une avance pouvant s'élever au maximum à la moitié de la subvention annuelle totale à prévoir, et cela dans les deux mois qui suivront la production des comptes ci-dessus visés.

En cas de retard apporté par l'État dans le versement au département de la part lui incombant dans la subvention totale, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 9. — Dans le cas où les recettes brutes de la ligne, impôts déduits, deviendraient suffisantes pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt au taux de 6 p. 100 du capital de premier établissement tant primitif que complémentaire, la moitié du surplus de ces recettes brutes, impôts déduits, serait partagée par égales parts entre l'État et le département, jusqu'à complet remboursement sans intérêt du total des avances faites par chacun d'eux sous forme de subventions annuelles d'exploitation dans les années précédentes et de la garantie d'intérêts.

Art. 10. — La société concessionnaire s'engage à n'employer dans la construction et l'exploitation de la ligne que du matériel de provenance française, et à n'utiliser, à partir de la seconde année d'exploitation, comme agents d'exploitation, que des employés de nationalité française.

Art. 11. — Toutes les contestations qui pourraient surgir entre le département et la société concessionnaire sur l'interprétation et l'application de la présente convention, à l'exception de celles dont le mode de règlement est stipulé par le décret du 20 mars 1882, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de l'Isère, sauf recours au conseil d'État.

Art. 12. — La présente convention sera nulle et non avenue si l'État n'intervient pas pour une somme égale au maximum résultant de la loi du 11 juin 1880, du décret du 20 mars 1882 et des articles 6, 7 et 8 ci-dessus, c'est-à-dire pour une subvention annuelle pouvant s'élever à un maximum de 850 francs par kilomètre ou à un maximum de 13.600 francs pour la totalité de la ligne.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

(N° 101)

[28 janvier 1893]

Décret portant déclaration d'utilité publique l'établissement dans les départements de l'Isère et de la Savoie d'une ligne de tramway de Voiron (Isère) à Saint-Béron (Savoie).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements de l'Isère et de la Savoie, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'une ligne de tramway, à traction mécanique, de Voiron (Isère) à Saint-Béron (Savoie), avec embranchement de Saint-Laurent-du-Pont à Fourvoirie.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation du tramway désigné à l'article 1er ci-dessus par les départements de l'Isère et de la Savoie, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 3. — Sont approuvées :

1° La concession à M. Bernard, telle qu'elle résulte de la con-

---

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 4 février 1893.

vention passée avec celui-ci le 23 octobre 1892, par le préfet de l'Isère, et du cahier des charges annexé à ladite convention, de la portion du tramway de Voiron à Saint-Béron qui est comprise dans le département de l'Isère et de l'embranchement de Saint-Laurent-du-Pont à Fourvoirie ;

2° La rétrocession à M. Bernard, telle qu'elle résulte de la convention passée avec celui-ci, le 30 janvier 1892, par le préfet de la Savoie, et du cahier des charges annexé à cette convention, de la portion dudit tramway comprise dans le département de la Savoie.

Art. 4. — Pour l'application des articles 36 et 39 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement afférent à la portion du tramway de Voiron à Saint-Béron comprise dans le département de l'Isère et à l'embranchement de Saint-Laurent-du-Pont à Fourvoirie est fixé à 1.102.500 francs.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor pour la section et l'embranchement ci-dessus est fixé à 4.287f,50.

Art. 5. — Les traités de concession et de rétrocession, ainsi que les cahiers des charges y annexés et les plans d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

. . . .

DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE.

CONVENTION.

L'an 1892, le 23 octobre,

Entre les soussignés :

M. Edmond Robert, officier de la Légion d'honneur et de l'instruction publique, préfet de l'Isère, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu des délibérations du conseil général en date des 21 août 1890, 9 août 1891 et 26 août 1892, et des délibérations de la commission départementale à qui les pouvoirs nécessaires avaient été délégués à cet effet, en date des 24 mars 1891, 25 novembre 1891 et 29 septembre 1892,

D'une part ;

Et M. François Bernard, ingénieur civil, demeurant à Saint-Étienne (Loire), rue Balay, n° 9,

D'autre part ;

Il a été expliqué et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de l'Isère concède à M. Bernard, qui accepte,

la construction et l'exploitation, pour une durée de soixante-quinze ans, des lignes ci-après de tramways à traction mécanique pour le transport des voyageurs et des marchandises, savoir :

1° D'une ligne principale allant de Voiron (cours Senozan) à la limite du département de la Savoie et constituant la 1re section, située sur le territoire du département de l'Isère, de la ligne totale de Voiron (cours Senozan) à Saint-Béron (gare Paris-Lyon-Méditerranée) ;

2° D'un embranchement allant de Saint-Laurent-du-Pont à Fourvoirie.

Cette concession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret restant à intervenir pour approuver la présente concession, est faite conformément à la loi du 11 juin 1880 et aux décrets portant règlement d'administration publique pour l'exécution de ladite loi, notamment aux décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882, et aux conditions suivantes.

Art. 2. — Par application de l'article 47 du décret du 6 août 1881, la société des chemins de fer économiques du Nord, rétrocessionnaire de la ligne des Quatre-Chemins à Voiron, aura la faculté de faire circuler ses trains sur la ligne de Voiron à Saint-Béron, et en particulier sur le tronçon compris entre le cours Senozan, à Voiron, et les gares voyageurs et marchandises P.-L.-M., à Voiron. Les recettes qui en résulteront entreront dans le compte des recettes brutes.

Il est entendu que le concessionnaire ne pourra être tenu à établir dans la gare locale du cours Senozan et dans les gares d'échange avec les gares voyageurs et marchandises (P.-L.-M.) d'autres installations que celles nécessitées par le trafic propre de la ligne de Voiron à Saint-Béron ; mais il ne pourra s'opposer aux installations nécessaires à la ligne de Voiron aux Quatre-Chemins, et autorisées par l'administration.

Art. 3. — M. Bernard sera assujetti envers le département à toutes les obligations imposées par le cahier des charges annexé à la présente convention, de même qu'il bénéficiera des avantages résultant de ce même cahier des charges aux clauses et conditions duquel il déclare s'engager.

Art. 4. — Ce cahier des charges a été établi en conformité du cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les compléments ajoutés aux articles 7 et 8, les modifications apportées aux articles 5, 19 et 11, et l'addition des articles 6 *bis*, 7 *bis*, 11 *bis* et 36 *bis*.

Art. 5. — En cas d'insuffisance du produit brut, impôts déduits, pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt à 4^{f},25 p. 100 (amortissement compris) du capital de premier établissement, tel qu'il est défini et déterminé ci-après, le département s'engage à subvenir au payement de cette insuffisance, tant à l'aide de ses ressources propres et des subventions des communes et des particuliers qu'à l'aide de la subvention de l'État, telle qu'elle est définie par l'article 36 de la loi du 11 juin 1880 et l'article 13 du décret du 20 mars 1882.

Pour l'application de cette clause, il est entendu :

1° Que le capital de premier établissement est limité, quelle que soit la dépense réelle :

A un maximum de 45.000 francs par kilomètre, avec cette réserve que ce

chiffre par kilomètre ne pourra être appliqué à une longueur totale supérieure à $22^{km},500$ pour la ligne principale de Voiron (cours Senozan) à la limite de la Savoie, et à 2 kilomètres pour l'embranchement de Saint-Laurent-du-Pont à Fourvoirie ; soit à une longueur totale supérieure à $24^{km},500$ pour l'ensemble de la ligne principale et de son embranchement.

Soit, pour cet ensemble, à un maximum de 4.102.500 francs.

2° Que ce sera le montant effectif de ce capital de premier établissement qui servira au calcul de l'intérêt garanti à $4^{f},25$ p. 100, si ce montant effectif est égal ou inférieur au maximum ci-dessus fixé à 45.000 francs par kilomètre.

3° Que ce montant effectif à compter comme formant le capital de premier établissement comprend :

A. — Les acquisitions de terrains, l'établissement (infrastructure et superstructure) des lignes et de leurs dépendances, y compris le tronçon commun dont il est question à l'article 2 ci-dessus, avec sa gare de départ sur le cours Senozan et ses raccordements aux gares de voyageurs et de marchandises de Voiron, du réseau de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, y compris le matériel fixe et le mobilier des gares et stations, l'outillage des ateliers de réparations et le matériel roulant primitif ;

L'ensemble de toutes ces dépenses étant majoré de 10 p. 100 pour rémunénération d'entreprise, à l'exception des acquisitions de terrains ainsi que des travaux que le concessionnaire n'exécuterait pas directement lui-même et qui auraient fait l'objet de sous-traités avec des tâcherons ou des entrepreneurs particuliers, de manière que la rémunération d'entreprise ne puisse pas être comptée deux fois ;

B. — Les frais généraux d'études, de direction, de personnel, de surveillance des travaux et faux frais de toute nature, fixés à forfait à 2.500 francs par kilomètre ;

C. — L'intérêt des capitaux engagés pendant la construction, fixé à forfait à 4 p. 100 des dépenses spécifiées au paragraphe A ;

D. — Les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations, qui sont fixées à forfait à 6 p. 100 des dépenses spécifiées aux paragraphes A et B ;

E. — Et éventuellement les insuffisances de recettes résultant de l'exploitation partielle des sections qui seraient ouvertes pendant la période de construction ;

4° Que les frais d'exploitation comprendront les dépenses effectives d'exploitation et d'entretien, sans que ces dépenses puissent dépasser, par kilomètre et par an, 1.300 francs augmentés de la moitié de la recette brute, impôts déduits (R), soit $1.300 + \frac{R}{2}$; dans le cas où les dépenses d'exploitation réellement faites et dûment justifiées n'atteindront pas le maximum défini ci-dessus, le concessionnaire recevra, à titre de prime d'économie, une somme égale à la moitié de l'écart existant entre ce maximum et le chiffre des dépenses réelles.

Étant entendu :

Que pour fixer le maximum applicable et comparer à ce maximum la dé-

pense effective kilométrique, on fera entrer en compte, d'une part, la recette brute totale (impôts déduits) de la ligne entière (entre Voiron et Saint-Béron) et de l'embranchement, d'autre part la dépense effective totale d'exploitation et que l'on divisera respectivement ces deux chiffres par la longueur totale comprise, pour la ligne principale, entre les axes des bâtiments des gares de Voiron (cours Senozan) et de Saint-Béron (gare P.-L.-M.), et pour l'embranchement entre les axes des bâtiments des gares de Saint-Laurent-du-Pont et de Fourvoirie, sans que cette longueur totale puisse être supérieure à 34km,500.

La dépense totale effective d'exploitation et la recette brute totale afférentes à la partie de ligne et à l'embranchement concédés par le département de l'Isère seront obtenues en multipliant respectivement la dépense kilométrique et la recette brute kilométrique obtenues comme il est dit ci-dessus par la longueur comprise d'une part entre l'axe du bâtiment de la gare de Voiron (cours Senozan) et la limite du département de la Savoie, et d'autre part entre les axes des bâtiments des gares de Saint-Laurent-du-Pont et de Fourvoirie, sans que le total de ces deux longueurs puisse être supérieur à 24km,500.

L'exploitation comprendra au minimum, par jour et dans chaque sens :

Trois trains tant que la recette brute, par kilomètre et par an, ne dépassera pas 5.000 francs ;

Quatre trains pour des recettes brutes, par kilomètre et par an, comprises entre 5.000 et 7.000 francs ;

Et ainsi de suite, à raison d'un train en sus pour chaque augmentation de recette brute, par kilomètre et par an, de 2.000 francs.

Le préfet pourra, le concessionnaire entendu, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu par les alinéas précédents ; en ce cas, il sera ajouté à la formule d'exploitation une somme de 70 centimes par chaque train-kilomètre ainsi imposé.

En aucun cas, le concessionnaire ne sera tenu d'établir plus de dix trains par jour dans chaque sens.

5° Que la longueur des lignes sera fixée par un chaînage continu ayant pour extrémités, d'une part, l'axe du bâtiment des gares de Voiron (cours Senozan) et, d'autre part, l'axe du pont sur le Guiers, qui relie Entre-deux-Guiers (Isère) aux Échelles (Savoie) pour la ligne principale, et pour l'embranchement les axes des bâtiments des stations de Saint-Laurent-du-Pont et de Fourvoirie.

6° Que la subvention totale à payer par le département, tant à l'aide de ses ressources propres et des subventions en argent des communes et des particuliers qu'à l'aide de la subvention de l'État est limitée à un maximum de 350 francs par kilomètre et par an, dont moitié, soit 175 francs, à la charge de l'État ; soit pour l'ensemble de la ligne principale et de son embranchement à un maximum de 8.575 francs dont moitié, soit 4.287f,50, à la charge de l'État ; maxima qui ne pourront jamais être dépassés quelles que soient les circonstances.

7° Et que, toutefois, le concessionnaire bénéficiera des subventions en terrains qu'il pourra obtenir des communes et des subventions tant en argent qu'en terrains qu'il pourra obtenir des particuliers.

Art. 6. — Toutefois, postérieure à la clôture du compte de premier

établissement qui, pour chaque ligne, doit être clos quatre ans au plus tard après la mise en exploitation de la ligne entière, en vertu de l'article 2 du décret du 20 mars 1882, il pourra être ouvert un compte complémentaire de premier établissement pour les dépenses telles que création de gares nouvelles, agrandissement de gares, poses de secondes voies ou de voies de garage, acquisition de matériel roulant pour service de trains supplémentaires imposés par le département, qui seraient faites par le concessionnaire en vertu d'une autorisation spéciale et préalable du ministre des travaux publics.

Le total s'en ajouterait, au fur et à mesure, au capital de premier établissement primitivement arrêté, pour le calcul de la subvention annuelle, en vertu de l'article 5 ci-dessus, et pour le calcul de remboursement des avances faites par l'État et le département en vertu de l'article 7 ci après, mais sans que le total général de ces deux comptes de premier établissement, primitif et complémentaire, puisse dépasser le maximum de 48.000 francs par kilomètre.

La stipulation du paragraphe 6 de ce même article 5, qui fixe à 350 francs le maximum de la subvention par kilomètre et par an, n'en serait pas moins maintenue.

Art. 7. — La subvention totale pouvant revenir au concessionnaire d'après les articles précédents sera payée semestriellement par le département, tant pour son compte que pour celui de l'État, dans les deux mois au plus tard à partir de la production par le concessionnaire des pièces justificatives établies dans les formes déterminées par les règlements d'administration publique, étant entendu que le calcul de la garantie doit porter sur l'année entière et que le payement fait à la fin du premier semestre est considéré comme un acompte à valoir sur le règlement définitif qui sera fait en fin d'année.

Art. 8. — Le remboursement des sommes payées au concessionnaire par le département et par l'État sera fait en conformité de l'article 15 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 9. — Le concessionnaire devra prélever chaque année, sur la recette nette, une somme de 50 francs par kilomètre, destinée à former un fonds de réserve pour faire face aux renouvellements de la voie et du matériel roulant.

Il déposera, au fur et à mesure, à la Caisse des dépôts et consignations, ces prélèvements annuels jusqu'à ce que le total atteigne la somme de 72.000 francs, qui représente en nombre rond 3.000 francs par kilomètre.

Une fois atteint ce total de 72.000 francs, ces prélèvements annuels cesseront pour reprendre aussitôt que le fonds de réserve aura baissé au-dessous de ce chiffre.

Le concessionnaire ne pourra retirer et employer tout ou partie de ce fonds de réserve qu'avec l'autorisation du préfet; et seulement pour les dépenses approuvées au préalable par le préfet, sur l'avis du service du contrôle.

Art. 10. — Le concessionnaire s'engage à n'employer dans la construction et l'exploitation des tramways que du matériel de provenance française et à n'utiliser, à partir de la seconde année d'exploitation, comme agents d'exploitation, que des employés de nationalité française.

Le concessionnaire s'engage, en outre, à ne commissionner aucun agent sans l'agrément préalable du préfet de l'Isère.

Art. 11. — Dans un délai de six mois à dater du décret déclaratif d'utilité publique, M. Bernard devra transférer à une société anonyme à constituer ou déjà existante la construction et l'exploitation de la ligne et de l'embranchement faisant l'objet de la présente convention.

Cette société se substituera à M. Bernard et deviendra solidairement responsable avec lui de tous les engagements contractés envers le département. La substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État, en vertu de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 12. — Toutes les contestations qui pourraient surgir entre le département et le concessionnaire sur l'interprétation et l'application de la présente convention, à l'exception de celles dont le mode de règlement est stipulé par le décret du 20 mars 1882, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de l'Isère, sauf recours au conseil d'État.

Art. 13. — La présente convention sera nulle et non avenue si l'État n'intervient pas pour une somme égale au maximum résultant de la loi du 11 juin 1880, du décret du 20 mars 1882 et de l'article 5 ci-dessus.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

(N° 102)

[1er février 1893]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre Lons-le-Saunier et Saint-Claude, par Moirans, avec embranchement sur Orgelet (Jura).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Jura, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'une ligne de tramway, à traction de locomotives, destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Lons-le-Saunier et Saint-Claude, par Moirans, avec embranchement sur Orgelet.

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1882, p. 292 et *Journal officiel* du 14 février 1893.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Ledit traité, les plans et le cahier des charges mentionnés aux articles 1 et 3 ci-dessus resteront annexés au présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation du tramway susmentionné par le département du Jura, à ses risques et périls, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 4. — Est approuvé le traité passé entre le préfet du Jura, agissant au nom du département, d'une part, et M. Alesmonières, d'autre part, le 26 décembre 1892, pour la rétrocession du tramway de Lons-le-Saunier à Saint-Claude et à Orgelet.

Art. 5. — Pour l'application des articles 36 et 39 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement est fixé à la somme de 42,000 francs par kilomètre, pour la section de Lons-le-Saunier à Clairvaux et à Orgelet et à 50.400 fr. par kilomètre pour la section de Clairvaux à Saint-Claude, par Moirans, sans que la longueur à laquelle ce maximum pourra s'appliquer puisse excéder 36 kilomètres pour la première et 42k,600 pour la seconde de ces sections, et y compris les frais de constitution du capital actions et d'émission des obligations, lesquels ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum de 5 p. 100 du capital réellement dépensé. Le maximum des frais d'exploitation est fixé par kilomètre à 2.000 fr., augmentés du tiers de la recette brute, impôts déduits, pour trois trains par jour dans chaque sens.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 63.886 francs pour l'ensemble de la ligne.

. . . .

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre le préfet du département du Jura, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du conseil général du 26 décembre 1892 et sous réserve de l'approbation des présentes par un décret délibéré en conseil d'État

D'une part ;

Et M. Alesmonières (Auguste), ingénieur civil, domicilié à Thonon (Haute-Savoie),

D'autre part ;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Jura rétrocède à M. Alesmonières, qui accepte, l'établissement et l'exploitation d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises de Lons-le-Saunier à Clairvaux, avec embranchement sur Orgelet, et de Clairvaux à Saint-Claude.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir pour approuver le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — M. Alesmonières est assujetti envers le département à toutes les conditions imposées au département lui-même par le cahier des charges de la concession. Dans ce cahier des charges, les dispositions du cahier des charges type ont été modifiées aux articles 2, 3, 5, 7 *bis*, 11, 14, 15, 17, 19, 20 et 38, et il a été ajouté des articles 7 *bis* et 10 *bis*.

Art. 3. — Une amende de 50 francs par jour sera due au département par le rétrocessionnaire, si dans un délai de deux ans et demi à partir de la déclaration d'utilité publique il n'a pas terminé les travaux et mis les lignes en exploitation.

Art. 4. — Le département s'engage envers M. Alesmonières, en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et 4f,25 p. 100 du capital de premier établissement, à subvenir pour moitié à cette insuffisance. Le département délègue, en outre, à M. Alesmonières les sommes qu'il pourra recevoir de l'État à titre de subvention, en vertu de l'article 36 de la loi du 11 juin 1880 et dans les limites du maximum fixé par le décret de concession.

Art. 5. — Pour l'exécution de l'article 4 ci-dessus, il est stipulé que le compte de premier établissement est fixé, pour la section de Lons-le-Saunier à Clairvaux et à Orgelet, au maximum de 42.000 francs par kilomètre, et pour la section de Clairvaux à Saint-Claude, au maximum de 50.400 francs par kilomètre.

Les sommes à porter en compte dans la limite des maxima de premier établissement comprendront :

a) Toutes les sommes qui auront été dépensées dans un but d'utilité pour les études, la construction et la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances ;

b) Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements depuis l'ouverture à l'exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante ;

c) Les dépenses réellement faites pour la constitution du capital, des frais généraux, intérêts et amortissements des capitaux pendant l'exécution des travaux, sans que les sommes portées en compte à ces divers titres puissent dépasser 15 p 100 du montant des dépenses portées en compte en vertu des deux paragraphes précédents.

Le compte de premier établissement dressé comme il est dit ci-dessus devra être remis au préfet dans le premier semestre de chaque année. Ce compte devra être complété dans le délai de trois mois à dater du 31 décembre de l'année qui suivra l'ouverture de la ligne entière à l'exploitation.

La somme qui pourra être admise en compte pour la constitution du capital-actions sera arrêtée au maximum de 5 p. 100.

Art. 6. — Les frais d'exploitation ne seront portés en compte que pour les dépenses réellement effectuées dans la limite d'un maximum fixé à 2.000 francs par kilomètre, augmentés du tiers de la recette brute, impôts déduits $\left(2.000 + \frac{R}{3}\right)$ pour une exploitation comprenant trois trains par jour dans chaque sens, ce maximum devant être abaissé à $\left(1.500 + \frac{R}{3}\right)$ pour la section de Clairvaux à Saint-Claude, tant que le service ne comportera sur cette section que deux trains par jour dans chaque sens.

Les dépenses d'exploitation auxquelles s'appliqueront les maxima comprendront :

Les dépenses des services de la voie, de la traction et de l'exploitation, y compris l'entretien et le renouvellement des voies et du matériel roulant, l'intérêt au taux de 4 p. 100 des avances faites pour solder les dépenses courantes en cas d'insuffisance des produits de l'exploitation, les versements aux caisses de retraite et de prévoyance, les impôts, patentes et frais de contrôle, les dépenses relatives aux accidents et aux incendies, sauf le cas de faute lourde du concessionnaire ou de ses agents, enfin les frais généraux, sans que ceux-ci puissent entrer dans le total des dépenses pour plus de 10 p. 100.

Art. 7. — La longueur qui servira de base au calcul de la subvention annuelle sera déterminée au moyen d'un chaînage contradictoire entre les axes des bâtiments des voyageurs ou, à leur défaut, les axes des trottoirs des gares terminus, la longueur des parties en crémaillère devant être comptée double, sans que cette longueur puisse excéder 36 kilomètres pour la section de Lons-le-Saunier à Clairvaux et à Orgelet et $42^{km},600$ pour celle de Clairvaux à Saint-Claude. Il ne sera tenu compte, dans ce chaînage, ni des voies de garage ni des voies d'embranchement.

Art. 8. — Le rétrocessionnaire sera libre de remplacer la section à crémaillère par un tronçon exploité par simple adhérence et ne comportant pas de déclivités supérieures à 4 centimètres, sous la condition qu'il ne résultera de ce changement aucune augmentation du capital de premier établissement ni de la longueur totale de la ligne.

Art. 9. — La limite supérieure de la subvention du département sera déterminée en prenant pour base une recette de 3.500 francs par kilomètre sur la section de Lons-le-Saunier à Clairvaux et à Orgelet et de 2.800 francs par kilomètre sur celle de Clairvaux à Saint-Claude. Les maxima en seront ainsi fixés par kilomètre à 725 francs sur la première section et à 887 francs sur la seconde.

En aucun cas la subvention du département, jointe à celle de l'État, ne pourra élever la recette brute, impôts déduits, à plus de 6.000 francs par kilomètre ni attribuer au capital de premier établissement plus de $4^{f},25$ p. 100 par an.

Art. 10. — Dans le cas où le produit brut de la ligne serait suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation, fixées comme il est dit ci-dessus, et $4^{f},25$

p. 100 du capital de premier établissement calculé conformément à l'article 5 la moitié du surplus sera attribuée au département et à l'État dans la proportion des avances faites par chacun d'eux jusqu'à complet remboursement de ces avances sans intérêts.

Art. 11. — A une époque quelconque, le département, en cas de négligence constatée de la part du rétrocessionnaire, fera exécuter les réparations urgentes de la voie et du matériel, aux frais du rétrocessionnaire, en prélevant ces frais soit sur les subventions revenant à ce dernier, soit sur son cautionnement qui alors serait reconstitué au moyen de versements successifs de 100 francs par kilomètre et par an.

Art. 12. — Si le département décide, y étant dûment autorisé, l'établissement de prolongements de la ligne, le rétrocessionnaire s'engage à les construire et à les exploiter aux conditions générales de la présente rétrocession. Les chiffres des maxima des dépenses pour la construction de ces prolongements seront arrêtés par le conseil général des ponts et chaussées sur la proposition de l'ingénieur en chef et du conseil général du département.

Art. 13. — Les frais d'études faits pour les lignes rétrocédées seront remboursés au département par le rétrocessionnaire. La même disposition s'appliquerait aux lignes que le rétrocessionnaire pourrait être obligé d'exécuter, conformément à l'article 12 ci-dessus.

Art. 14. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire devra constituer une société anonyme qui lui sera substituée. Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'État.

. . . .

Ligne de Lons-le-Saunier à Saint-Claude avec embranchement sur Orgelet.

CAHIER DES CHARGES (*).

(N° 103)

[1er février 1893]

Décret relatif aux appareils à vapeur à bord des bateaux naviguant dans les eaux maritimes.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 5 février 1893.

Décrète :

Art. 1er. — Sont assujettis aux dispositions du présent décret les bateaux français à bord desquels se trouvent des appareils à vapeur et qui naviguent sur mer, sur les étangs d'eau salée et dans la partie maritime des fleuves, en aval d'une limite déterminée, pour chaque fleuve par décret rendu, après enquête, sur le rapport du ministre des travaux publics et du ministre de la marine.

TITRE Ier. — DES PERMIS DE NAVIGATION.

SECTION Ire. — *Formalités préliminaires.*

Art. 2. — Aucun bateau à vapeur ne peut être mis en service sans un permis de navigation délivré après vérification de l'état des générateurs de vapeur et de l'appareil moteur, sans préjudice de l'exécution des conditions imposées à tous les navires de commerce français, tant par le code de commerce que par les lois et règlements sur la navigation.

Toute demande en permis de navigation est adressée par le propriétaire du bateau au préfet du département où se trouve le port d'armement de ce bateau.

Art. 3. — Dans sa demande, le propriétaire fait connaître :

1° Le nom du bateau, son port d'armement et son port d'attache;

2° Ses principales dimensions, son tirant d'eau, lège et au maximum de charge, et le déplacement qui ne doit pas être dépassé, exprimé en tonneaux de 1.000 kilogrammes;

3° Les hauteurs de la ligne de flottaison, correspondant au déplacement maximum, rapportées à des points de repère invariablement établis au-dessus de cette flottaison, à l'avant, à l'arrière et au milieu du bateau;

4° Le service auquel le bateau est destiné (transport des passagers ou marchandises, remorquage, etc.) et le genre de navigation qu'il est appelé à desservir (long cours, cabotage, bornage, etc.);

5° Le nombre maximum des passagers qui pourront être reçus dans le bateau;

6° Le nom et le domicile du vendeur des chaudières, ou l'origine de ces appareils, la nature des matériaux employés pour la construction de leurs diverses parties;

7° Les surfaces de grille et de chauffe et la capacité des chaudières, ainsi que les volumes d'eau et de vapeur dont la somme forme cette capacité;

8° Le numéro du timbre exprimant, en kilogrammes par centimètre carré, la pression effective maximum sous laquelle ces appareils doivent fonctionner;

9° Un numéro d'ordre distinctif par chaque chaudière, si le bateau en porte plusieurs;

10° Le nombre et la définition des soupapes de sûreté;

11° Le système des machines et leur puissance en chevaux de 75 kilogrammètres par seconde, indiqués sur les pistons;

12° Les dispositions générales de l'appareil moteur;

13° S'il y a lieu, le nombre, la capacité et le timbre des récipients de vapeur placés à bord.

Cette demande est accompagnée d'un dessin détaillé et coté des chaudières et des soupapes de sûreté, et d'un plan d'ensemble du bateau, figurant les soutes à marchandises et à charbon, avec indication de leur capacité, et les aménagements affectés aux passagers.

Elle est envoyée par le préfet à la commission de surveillance compétente, conformément à l'article 35 du présent décret.

Section II. — *Des visites et des essais des bateaux à vapeur.*

Art. 4. — La commission de surveillance visite le bateau à vapeur à l'effet de s'assurer :

1° Si les chaudières et les récipients ont été soumis aux épreuves voulues, et si ces appareils sont pourvus des moyens de sûreté prescrits par le présent décret;

2° Si les chaudières, à raison de leur forme, du mode de jonction de leurs diverses parties, de la nature des matériaux employés, ou autres conditions de leur construction, ne présentent aucune cause particulière de danger;

3° Si l'on a pris toutes les précautions nécessaires, d'une part, pour prévenir les chances d'incendie, et, d'autre part, dans le cas spécial où le bateau serait destiné à un service de passagers, pour éviter tous autres accidents qui pourraient être causés par l'appareil moteur.

Art. 5. — Indépendamment de la visite, la commission assiste à un essai dont elle trace le programme en se conformant aux conditions qui seront définies par une instruction ministérielle; elle en constate les résultats et détermine notamment la puissance des machines motrices.

Le propriétaire fournit le personnel et le matériel nécessaires pour cet essai et en supporte tous les frais.

Art. 6. — La commission dresse un procès-verbal de ses opérations et l'envoie immédiatement au préfet du département, avec ses propositions motivées, concluant à la délivrance, à l'ajournement ou au refus du permis.

SECTION III. — *Délivrance des permis de navigation.*

Art. 7. — Sur le vu de ce procès-verbal, et dans un délai maximum de huit jours à dater de sa remise, le préfet statue, s'il adopte l'avis de la commission : lorsque cet avis est favorable, il délivre le permis de navigation; lorsque l'avis est défavorable, il notifie au demandeur une décision motivée portant refus ou ajournement, sauf recours devant le ministre des travaux publics.

Si le préfet n'adopte pas l'avis de la commission, il défère la décision au ministre des travaux publics dans le même délai de huit jours, et en informe le demandeur.

Le ministre, saisi de la question, soit par le préfet en cas de désaccord entre celui-ci et la commission, soit par le demandeur formant recours contre la décision du préfet, statue après avoir pris l'avis de la commission centrale des machines à vapeur.

Art. 8. — Dans le permis de navigation sont énoncés :

1° Les déclarations faites par le propriétaire, conformément aux cinq premiers paragraphes de l'article 3 ci-dessus;

2° Les surfaces de grille et de chauffe et la capacité des chaudières, ainsi que les volumes d'eau et de vapeur dont la somme forme cette capacité;

3° Le numéro du timbre exprimant, en kilogrammes par centimètre carré, la pression effective maximum sous laquelle ces appareils doivent fonctionner;

4° Le nombre et la définition des soupapes de sûreté, ainsi que les conditions auxquelles elles doivent satisfaire, conformément à l'article 18;

5° Le système des machines et leur puissance en chevaux de 75 kilogrammètres par seconde, indiqués sur le piston, telle qu'elle résulte de l'essai prévu à l'article 5;

6° S'il y a lieu, le nombre, la capacité et le timbre des récipients de vapeur placés à bord.

Art. 9. — Le permis de navigation cesse d'être valable et doit être renouvelé, soit en cas de changement de nature à faire modifier les énonciations mentionnées à l'article 8, soit en cas

d'inobservation, par le fait du propriétaire des prescriptions des articles 13 et 37 ci-après. Le renouvellement du permis a lieu dans les mêmes formes que sa délivrance; toutefois, l'essai prévu à l'article 5 ci-dessus pourra ne pas être renouvelé.

Art. 10. — Le permis de navigation peut être suspendu ou révoqué par le préfet, dans les cas prévus par l'article 39.

Art. 11. — Si le bateau a été construit et mis en état de naviguer ailleurs que dans son port d'armement, le propriétaire doit obtenir du préfet du département une autorisation provisoire de navigation pour faire arriver le bateau au port d'armement. La commission de surveillance compétente, aux termes soit du présent décret, soit du décret du 9 avril 1883, est consultée sur la demande.

Cette autorisation provisoire ne dispense pas le propriétaire du bateau de l'obligation d'obtenir un permis définitif dans le port d'armement.

TITRE II. — ÉPREUVES ET MESURES DE SURETÉ RELATIVES AUX APPAREILS A VAPEUR.

SECTION Ire. — *Épreuves des chaudières à vapeur.*

Art. 12. — Aucune chaudière à vapeur ne peut être mise en service si elle n'a subi la double épreuve ci-après :

L'une chez le constructeur, par le service de la surveillance des appareils à vapeur du département;

L'autre, à bord, par les soins de la commission de surveillance, après que la chaudière a été entièrement montée et munie de tous ses accessoires.

Toute chaudière de l'étranger est éprouvée en France par la commission de surveillance, avant et après sa mise à bord. Toutefois, si la mise à bord a lieu à l'étranger, la double épreuve est faite dans les conditions prévues de l'article 43 ci-après.

Art. 13. — L'épreuve est renouvelée périodiquement, de manière que l'intervalle entre deux épreuves consécutives ne soit pas supérieur à une année.

Avant l'expiration de ce délai, le propriétaire doit lui-même demander l'épreuve.

Elle est renouvelée également :

1° Lorsque la chaudière ou une partie de la chaudière a subi des changements ou des réparations notables;

2° Lorsque, par suite d'une nouvelle installation, d'un chômage prolongé ou d'un incident quelconque, il y a lieu d'en suspecter la solidité.

Le propriétaire est tenu d'aviser le préfet de toute circonstance de nature à motiver une épreuve exceptionnelle. La commission peut, au besoin, en provoquer une d'office. Dans l'un et l'autre cas, le préfet statue, sur les propositions de la commission de surveillance, le propriétaire entendu, sauf recours au ministre.

Le renouvellement a lieu par les soins de la commission de surveillance dans le port de laquelle la nécessité en a été constatée.

Art. 14. — L'épreuve consiste à soumettre les chaudières à une pression hydraulique supérieure à celle qui ne doit pas être dépassée dans le service.

Pour les chaudières neuves, remises à neuf ou refondues, la surcharge d'épreuve est égale à la pression effective indiquée par le timbre, sans jamais être inférieure à un demi-kilogramme ni supérieure à six kilogrammes.

Dans les autres cas prévus par l'article 13, la surcharge d'épreuve est égale à la moitié de la pression effective indiquée par le timbre, sans jamais être inférieure à un quart de kilogramme ni supérieure à trois kilogrammes.

Art. 15. — La pression d'épreuve est maintenue pendant le temps nécessaire à l'examen de la chaudière, dont toutes les parties doivent être visitées.

Le propriétaire fournit le personnel et le matériel nécessaires pour l'épreuve, et en supporte tous les frais.

Art. 16. — Après qu'une chaudière ou partie de la chaudière a été éprouvée avec succès, il y est apposé un timbre indiquant d'une manière très apparente, en kilogrammes par centimètre carré, la pression effective que la vapeur ne doit pas dépasser.

Les timbres sont poinçonnés par l'agent chargé de procéder à l'épreuve et reçoivent, par ses soins, trois nombres, indiquant le jour, le mois et l'année de l'épreuve.

Art. 17. — L'épreuve n'est pas exigée pour l'ensemble d'une chaudière dont les diverses parties, éprouvées séparément, ne doivent être réunies que par des tuyaux placés, sur tout leur parcours, en dehors du foyer et des conduits de flamme, et dont les joints peuvent être facilement démontés.

Pour les chaudières qui ne doivent pas être soumises au chauffage à feu nu, les conditions des épreuves sont déterminées par l'article 24 ci-après.

SECTION II. — *Des appareils de sûreté dont les chaudières à vapeur doivent être munies.*

§ 1. — **Des soupapes de sûreté.**

Art. 18. — Chaque chaudière est munie de deux soupapes de sûreté, convenablement installées, chargées de manière à laisser la vapeur s'écouler dès que sa pression atteint la limite maximum indiquée par le timbre dont il est fait mention à l'article 16.

Chacune des soupapes doit suffire pour évacuer à elle seule toute la vapeur produite, quelle que soit l'activité du feu, sans que la pression effective dépasse de plus d'un dixième la limite ci-dessus.

L'une de ces soupapes peut être remplacée par une soupape avertisseuse, de 20 millimètres environ de diamètre, chargée par un poids, placée bien en vue, et laissant échapper sa vapeur directement dans la chaufferie dès que la pression de la vapeur dépasse d'un vingtième la même limite.

§ 2. — **Des manomètres.**

Art. 19. — Chaque chaudière est munie d'un manomètre en bon état, convenablement installé, placé en vue du chauffeur et gradué de manière à indiquer, en kilogrammes, la pression effective de la vapeur dans la chaudière; ce manomètre doit être convenablement éclairé en tout temps.

Une marque très apparente sur l'échelle du manomètre indique la limite que la pression ne doit pas dépasser.

Les chaudières qui ont des foyers sur plusieurs façades doivent être pourvues d'un manomètre sur chacune d'elles.

La chaudière est munie, en outre, d'un ajutage, terminé par une bride de 4 centimètres de diamètre et de 5 millimètres d'épaisseur, disposée pour recevoir le manomètre vérificateur.

Il doit toujours y avoir à bord un manomètre de rechange.

§ 3. — **De l'alimentation et des indicateurs du niveau de l'eau.**

Art. 20. — Toute chaudière est en communication avec deux appareils d'alimentation convenablement installés, chacun de ces appareils devant pouvoir suffire aux besoins de la chaudière dans toutes les circonstances; l'un d'eux au moins doit fonctionner par des moyens indépendants de la machine motrice du bateau.

Chaque chaudière est munie d'un appareil de retenue, soupape ou clapet, fonctionnant automatiquement et placé à l'insertion de chaque tuyau d'alimentation.

Lorsque plusieurs corps de chaudière sont en communication, l'appareil de retenue est obligatoire pour chacun d'eux.

Art. 21. — Chaque corps de chaudière est muni d'un appareil d'arrêt de vapeur (soupape, valve, robinet, etc.), placé autant que possible à l'origine du tuyau de conduite de vapeur, sur la chaudière même.

Art. 22. — Toute paroi de chaudière en contact, par une de ses faces, avec la flamme, doit être baignée par l'eau sur la face opposée.

Le plan d'eau doit être maintenu à un niveau de marche tel qu'il soit à une hauteur moyenne de 15 centimètres au moins au-dessus du point pour lequel la condition précédente cesserait d'être satisfaite dans la position normale du navire. Cette hauteur peut toutefois être réduite jusqu'à 10 centimètres pour les chaudières de petite dimension, sur l'avis de la commission de surveillance. Le niveau ainsi déterminé est indiqué d'une manière très apparente, au voisinage du tube de niveau mentionné à l'article 23 ci-après.

Les prescriptions énoncées au paragraphe précédent du présent article ne s'appliquent point :

1° Aux surchauffeurs de vapeur distincts de la chaudière;

2° A des surfaces relativement peu étendues et placées de manière à ne jamais rougir, même lorsque le feu est poussé à son maximum d'activité, telles que les tubes ou parties de cheminées qui traversent le réservoir de vapeur en envoyant directement à la cheminée principale les produits de la combustion;

3° Aux générateurs dits *à petits éléments* ;

4° Aux générateurs dits *à production de vapeur instantanée*.

Art. 23. — Chaque chaudière est munie de deux appareils indicateurs du niveau de l'eau, convenablement disposés, indépendants l'un de l'autre, placés en vue de l'agent chargé de l'alimentation et suffisamment espacés.

L'un de ces deux indicateurs est un tube de verre ou autre appareil à paroi transparente, laissant voir le niveau de l'eau, et disposé de manière à pouvoir être facilement nettoyé; cet indicateur doit être convenablement éclairé en tout temps.

L'autre est un système de trois robinets étagés, ou de deux seulement pour les petites chaudières.

Les chaudières qui ont des foyers sur plusieurs façades doivent

être pourvues, sur chacune de celles-ci, des appareils indicateurs du niveau de l'eau.

Il y a, sur chaque bateau à vapeur, les pièces de rechange nécessaires pour l'entretien de ces appareils.

SECTION III. — *Des récipients placés à bord des bateaux.*

Art. 24. — Sont soumis aux épreuves, conformément aux articles 12, 13, 14, 15 et 16, les récipients, de forme diverse, d'une capacité de plus de 100 litres, qui reçoivent de la vapeur empruntée à un générateur distinct, lorsque leur communication avec l'atmosphère n'est point établie par des moyens excluant toute pression effective notable.

Toutefois, la surcharge d'épreuve est égale à la moitié de la pression maximum à laquelle l'appareil doit fonctionner, sans que cette surcharge puisse excéder 4 kilogrammes par centimètre carré.

Sont assimilées aux récipients les chaudières dans lesquelles la vaporisation est obtenue, non par le chauffage à feu nu, mais au moyen de réactions chimiques ou d'autres sources de chaleur ne produisant jamais que des températures modérées, ainsi que les réservoirs dans lesquels de l'eau à haute température est emmagasinée à l'effet de fournir ensuite un dégagement de vapeur ou de chaleur, quel qu'en soit l'usage.

Art. 25. — Les récipients sont munis d'une soupape de sûreté réglée pour la pression indiquée par le timbre, à moins que cette pression ne soit égale ou supérieure à celle fixée par le générateur qui l'alimente.

Cette soupape doit suffire à maintenir, pour tous les cas, la vapeur dans le récipient à un degré de pression qui n'excède pas de plus d'un dixième la limite du timbre.

Elle peut être placée, soit sur le récipient lui-même, soit sur le tuyau d'arrivée de la vapeur, entre le robinet et le récipient.

TITRE III. — DE L'INSTALLATION ET DU SERVICE DES BATEAUX A VAPEUR. DISPOSITIONS RELATIVES AUX PASSAGERS.

Art. 26. — Les soutes à charbon doivent être convenablement isolées des chaudières. Elles sont munies de tuyaux permettant d'y injecter de la vapeur, à moins que le préfet, sur l'avis de la commission de surveillance, ne décide que cette précaution n'est pas nécessaire.

Des précautions doivent être prises pour mettre les personnes à l'abri des accidents auxquels pourrait les exposer l'approche des parties mobiles.

Les locaux de l'appareil moteur et de toute chaudière à feu doivent être isolées par des cloisons solidement construites en tôle, ou revêtues intérieurement de feuilles de tôle de 1 millimètre d'épaisseur au moins, et soigneusement assemblées.

Le plancher et les parois intérieures de la forge doivent également être revêtus en tôle.

Toutes les ouvertures pratiquées au-dessus des machines et des chaudières sont munies d'un grillage métallique, si elles ne sont pas habituellement fermées par un panneau plein.

Art. 27. — La ligne de flottaison correspondant au déplacement qui ne doit pas être dépassé est indiquée, d'une manière très apparente, au milieu de chaque bord du bateau, d'après les points de repère mentionnés sur le permis de navigation.

Art. 28. — Il y a, à bord de chaque bateau à vapeur, un chef mécanicien, chargé de la direction et de la conduite des appareils à vapeur, sous l'autorité du capitaine.

Il y a, en outre, autant de mécaniciens auxiliaires, de graisseurs et de chauffeurs que le service des appareils l'exige.

Sur tous les bateaux naviguant au long cours et sur ceux naviguant au cabotage dont la machine a une puissance d'au moins 300 chevaux de 75 kilogrammètres par seconde indiqués sur le piston, les fonctions de chef mécanicien ne peuvent être remplies que par un mécanicien de 1re classe; sur les bateaux naviguant au long cours, il y a au moins un autre mécanicien de 1re ou de 2e classe.

Sur les bateaux naviguant au cabotage dont la machine est de moins de 300 chevaux et sur ceux naviguant au bornage, les fonctions de chef mécanicien peuvent être remplies par un mécanicien de 2e classe.

Art. 29. — Les conditions nécessaires pour obtenir le brevet de mécanicien de 1re ou de 2e classe sont déterminees par des arrêtés pris par le ministre des travaux publics, après avis du ministre de la marine.

Art. 30. — Il est tenu, par les soins du chef mécanicien, un journal où sont relatés tous les faits concernant le fonctionnement et l'entretien des appareils à vapeur. Ce journal, coté et paraphé par le commissaire de l'inscription maritime, est visé chaque jour par le capitaine, qui peut y consigner ses observations.

Art. 31. — Le capitaine inscrit sur le journal de bord les circonstances, relatives à l'appareil moteur, qui sont dignes de remarque. Il y mentionne les avaries et les réparations notables.

Art. 32. — Il est interdit à toute personne étrangère au service de s'introduire, sans permission spéciale, dans la chambre des machines ou dans la chambre de chauffe.

Art. 33. — Il est tenu, dans chaque bateau à vapeur, un registre coté et paraphé par le commissaire de l'inscription maritime. Ce registre est destiné à recevoir les réclamations des passagers qui auraient des plaintes ou des observations à formuler. Il est présenté à toute réquisition des passagers.

Le capitaine peut également y consigner les observations qu'il jugerait convenables, ainsi que les faits qu'il lui paraîtrait important de faire attester par les passagers.

Les différentes autorités que l'article 40 ci-après charge de la surveillance des bateaux à vapeur ont le droit de se faire communiquer ce registre à toute réquisition.

Art. 34. — Dans les salles où se tiennent les passagers, un extrait du présent décret est affiché en un lieu très apparent, avec l'indication de la faculté qu'ont les passagers de consigner leurs plaintes et leurs observations sur le registre ouvert à cet effet.

TITRE IV. — DE LA SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE DES APPAREILS A VAPEUR PLACÉS A BORD DES BATEAUX.

Art. 35. — Dans chaque port fréquenté par des bateaux à vapeur, le ministre des travaux publics institue une commission de surveillance dont il nomme les membres sur les propositions que le préfet lui adresse, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du port.

Cette commission est présidée par l'ingénieur en chef du port; ses membres sont choisis parmi les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les officiers de marine, les officiers du génie maritime, les officiers mécaniciens de la flotte, les commissaires de l'inscription maritime, les officiers ou maîtres de port et autres personnes recommandées par leur compétence.

Les ingénieurs des ponts et chaussées chargés du service du port, le directeur des mouvements du port, le commissaire ou le préposé à l'inscription maritime, l'un des officiers ou maîtres de port, ainsi qu'un ingénieur des mines et un officier du génie

maritime, s'il en est qui résident dans le port, font nécessairement partie de la commission. Les fonctions de secrétaire sont remplies par l'ingénieur ordinaire chargé de l'exploitation du port.

Dans chaque commission, le président a voix prépondérante en cas de partage.

Le ministre des travaux publics peut, lorsqu'il le juge nécessaire, adjoindre à la commission de surveillance un ou plusieurs agents rétribués, chargés de l'assister dans ses travaux.

Il peut étendre la surveillance d'une commission, en dehors du port où elle est instituée, sur une étendue de côte ou de rivière déterminée.

Art. 36. — Les commissions de surveillance ont mission de faire à bord des bateaux à vapeur avant et après leur mise en service, toutes visites, épreuves et essais, à l'effet de s'assurer qu'à toute époque les appareils à vapeur placés à bord des bateaux satisfont aux prescriptions réglementaires.

Elles sont consultées par les préfets, qui demeurent chargés, sous l'autorité du ministre des travaux publics, de prendre toutes les mesures que comporte l'exécution du présent décret.

Leur action s'étend sur tous les bateaux à vapeur présents dans leur port.

Les commissions de surveillance peuvent déléguer un ou plusieurs de leurs membres pour faire des visites individuelles.

En cas d'urgence, le président de chaque commission de surveillance prend, à titre provisoire, telles mesures que de droit, sous réserve de la décision définitive à prendre par le préfet; il rend immédiatement compte au préfet des mesures ainsi prises, en même temps qu'il lui communique l'avis de la commission.

Art. 37. — Tout propriétaire de bateau à vapeur doit provoquer la visite de son bateau par une commission de surveillance, au moins une fois par an. A cet effet, quinze jours avant l'expiration d'une année à compter de la dernière visite, il est tenu d'adresser au préfet du département dans lequel doit avoir lieu la visite une demande indiquant le jour à partir duquel le bateau sera mis à la disposition de la commission de surveillance.

Le préfet délivre immédiatement récépissé de cette demande.

Art. 38. — Les visites, ainsi que les renouvellements d'épreuve, effectués conformément au titre II, sont mentionnés, à leur date, par la commission elle-même, sur le permis de navigation, dont le capitaine doit toujours être muni.

Ce permis est communiqué à toute réquisition des fonctionnaires et agents préposés à la surveillance, ainsi que le journal de bord et le journal prévu à l'article 30.

La commission adresse au préfet le procès-verbal de chacune de ses visites.

Dans ce procès-verbal, elle consigne ses propositions sur les mesures à prendre, si l'appareil moteur ou le bateau ne présente plus des garanties suffisantes de sécurité.

Art. 39. — Sur les propositions de la commission de surveillance, le préfet ordonne les mesures nécessaires et peut suspendre le permis de navigation jusqu'à l'entière exécution de ces mesures.

Il peut également suspendre et au besoin révoquer le permis de navigation dans tous les cas où, par suite soit d'avaries, soit d'inexécution du présent décret, la sûreté publique serait compromise.

En cas de révocation, il rend immédiatement compte au ministre de sa décision.

Le propriétaire peut, en tout cas, déférer la décision du préfet au ministre des travaux publics, qui statue après avoir pris l'avis de la commission centrale des machines à vapeur.

Art. 40. — La surveillance permanente des bateaux à vapeur, en ce qui concerne les mesures prescrites par le présent décret, est exercée par les autorités désignées à l'article 21 de la loi du 21 juillet 1856, c'est-à-dire par les ingénieurs des mines, les ingénieurs des ponts et chaussées, les contrôleurs des mines, les conducteurs et autres employés des ponts et chaussées et des mines commissionnés à cet effet, les maires et adjoints, les commissaires de police, les officiers et maîtres de port, les membres des commissions de surveillance et, dans les ports étrangers, les hommes de l'art qui sont désignés par les consuls, en vertu de l'article 43 ci-après.

Art. 41. — Lorsqu'il survient aux appareils à vapeur d'un bateau un accident de nature à compromettre la sécurité, le propriétaire ou, à son défaut, le capitaine doit, immédiatement ou dès l'arrivée du bateau dans un port français, en donner avis au président de la commission de surveillance et, s'il y a eu mort d'homme ou blessure, au préfet et à l'autorité chargée de la police locale. La commission ou son délégué se rend sur les lieux dans le plus bref délai possible, pour visiter les appareils, en constater l'état et rechercher les causes de l'accident. Elle dresse de sa visite un rapport qui est transmis au préfet, et, en

cas d'accident ayant occasionné la mort ou des blessures, au procureur de la République.

En cas d'explosion dans le port, les bateaux ne doivent point être réparés, à moins que la sûreté publique ne soit en jeu, et les fragments de l'appareil rompu ne doivent point être déplacés ou dénaturés avant la constatation de l'état des lieux par la commission de surveillance.

Art. 42. — Dans les ports des colonies françaises, les commissions de surveillance sont nommées par le gouverneur ou le commandant de la colonie.

Art. 43. — La surveillance prescrite par les articles ci-dessus est exercée, dans les ports étrangers, par les soins des consuls et agents consulaires français, assistés de tels hommes de l'art qu'ils jugent à propos de désigner. Le capitaine doit représenter au consul, en même temps qu'il lui fait le rapport exigé par l'article 244 du code de commerce, le permis de navigation qui lui a été délivré.

Les hommes de l'art qui sont chargés, dans les ports étrangers, de procéder aux visites et aux vérifications prescrites par le présent décret, reçoivent des frais de vacation qui sont réglés par le conseil et payés par le capitaine.

TITRE V. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 44. — Les conditions prescrites par le présent décret sont applicables aux chaudières servant, à bord des bateaux à vapeur, à tout autre usage que la propulsion.

Art. 45. — Les chaudières placées à bord des bateaux à voiles, pontons, dragues, chalands, etc., ne peuvent être mises en service sans une autorisation délivrée par le préfet, sur l'avis de la commission de surveillance des bateaux à vapeur.

Elles sont soumises aux épreuves et autres mesures de sécurité prescrites par le titre II du présent décret; elles peuvent toutefois n'avoir qu'un appareil d'alimentation.

Les articles 24 et 25 s'appliquent aux récipients placés à bord des bateaux à voiles, pontons, dragues, chalands, etc.

Art. 46. — Le Ministre des travaux publics peut, par décisions spéciales rendues après avis de la commission de surveillance et de la commission centrale des machines à vapeur, accorder dispense de tout ou partie des prescriptions du présent décret relatives aux appareils à vapeur placés à bord des bateaux, dans tous les cas où, à raison soit de la forme, soit de la faible

dimension des appareils, soit de la disposition spéciale des pièces contenant de la vapeur, il serait reconnu que la dispense ne peut pas avoir d'inconvénients.

Il peut également, et dans les mêmes formes, accorder dispense de celles des dispositions du titre III qui ne seraient pas en rapport avec la nature du service auquel le bateau est affecté.

Art. 47. — Les bateaux acquis ou construits hors de France sont soumis, après leur francisation, à toutes les dispositions du présent décret. Toutefois, le Ministre des travaux publics peut, sur l'avis de la commission de surveillance et de la commission centrale des machines à vapeur, prononcer, par arrêté, l'équivalence entre les formalités accomplies à l'étranger et les formalités prescrites par le présent décret.

Art. 48. — Les propriétaires ou armateurs veillent à ce que les appareils moteurs, y compris les propulseurs et les appareils à vapeur accessoires, soient entretenus constamment en bon état de service.

Ils tiennent la main, notamment, à ce que des visites complètes, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, faites à des intervalles assez rapprochés, assurent la constatation de l'état des chaudières et l'exécution, en temps utile, des réparations nécessaires. Une de ces visites au moins devra être faite, chaque année, dans l'intervalle des épreuves prescrites par les articles 12 et 13; la commission de surveillance en sera préalablement informée. Le capitaine mentionnera chacune de ces visites sur le journal de bord.

Art. 49. — Les bateaux appartenant aux divers services de l'État, ou ceux qui seraient affrétés par le département de la marine, ne sont pas soumis aux dispositions du présent décret.

Le Ministre de la marine pourra, après accord avec le Ministre des travaux publics, soumettre à une surveillance spéciale les appareils à vapeur employés à bord des bateaux de pêche à voiles, pour la manœuvre des engins de pêche, et, dans ce cas, ces appareils cesseront d'être soumis aux dispositions du présent décret.

Art. 50. — Le Ministre des travaux publics pourra appliquer, en tout ou en partie, les dispositions du présent décret aux navires des pays étrangers dans lesquels les navires français à vapeur seraient soumis à une réglementation sur la matière.

Art. 51. — Les bateaux naviguant à la fois en aval et amont de la limite où cesse, pour chaque fleuve, l'application du présent

décret, sont assujettis en outre aux prescriptions du décret du 9 avril 1883, relatif à la navigation fluviale.

Art. 52. — L'ordonnance royale du 17 janvier 1846, relative aux bateaux à vapeur qui naviguent sur mer, est rapportée.

. . . .

[2 février 1893]

Le Ministre des travaux publics,

Vu le décret du 1er février 1893, relatif aux appareils à vapeur placés à bord des bateaux qui naviguent dans les eaux maritimes, et spécialement son article 29, ainsi conçu :

« Les conditions nécessaires pour obtenir le brevet de mécanicien de 1re ou de 2e classe sont déterminées par des arrêtés pris par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre de la marine » ;

Vu l'avis de la commission centrale des machines à vapeur, en date des 20-27 décembre 1892;

Vu l'avis du Ministre de la marine, en date du 24 janvier 1893;

Sur la proposition du conseiller d'État, directeur des routes, de la navigation et des mines,

Arrête :

Art. 1er. — Les demandes pour l'obtention du brevet de mécanicien de 1re ou de 2e classe doivent être adressées au Ministre des travaux publics.

Art. 2. — Chaque demande doit : 1° faire connaître les nom, prénoms, domicile et adresse du candidat; 2° indiquer le centre d'examen où il préfère subir les épreuves.

Elle doit être accompagnée des pièces suivantes : 1° l'acte de naissance du candidat; 2° l'extrait de son casier judiciaire; 3° un certificat de bonne vie et mœurs; 4° un certificat d'un médecin, agréé par le préfet du lieu de sa résidence, attestant que le candidat est de bonne santé et qu'il présente toutes les conditions physiques nécessaires, au double point de vue du service militaire et de la profession ; 5° des certificats destinés à fournir les justifications exigées par l'article 3 ou 4.

Art. 3. — Tout candidat au brevet de mécanicien de 2e classe doit être âgé d'au moins vingt et un ans.

Il doit justifier par la production de certificats :

1° Qu'il a travaillé effectivement, pendant quatre ans au moins, soit comme ouvrier ou apprenti mécanicien, chaudronnier, for-

geron ou ajusteur, soit comme chauffeur ou mécanicien chargé de la conduite, des réparations et de l'entretien de chaudières et machines;

2° Que, pendant la durée de ces quatre années, il a travaillé effectivement, pendant un an au moins, comme ajusteur ou apprenti ajusteur, et qu'il a été attaché, pendant un temps égal, à la conduite des machines à vapeur, sur un bateau à vapeur naviguant sur mer;

3° Que, pendant la moitié au moins de la durée de navigation prescrite au paragraphe précédent, il a servi, à titre d'aide-mécanicien ou de mécanicien auxiliaire, figurant en cette qualité sur le rôle d'équipage, en prenant part effectivement à la conduite de la machine motrice, comme mécanicien chargé d'un quart régulier.

Art. 4. — Tout candidat au brevet de mécanicien de 1re classe doit être âgé d'au moins vingt-quatre ans.

Il doit justifier par la production de certificats :

1° Qu'il a travaillé, pendant cinq ans au moins, soit comme ouvrier ou apprenti mécanicien, chaudronnier, forgeron ou ajusteur, soit comme chauffeur ou mécanicien chargé de la conduite, des réparations et de l'entretien des chaudières et machines;

2° Que, pendant la durée de ces cinq années, il a travaillé effectivement pendant dix-huit mois au moins comme ajusteur, et qu'il a été attaché, pendant trois au moins, à la conduite des machines à vapeur sur un bateau à vapeur naviguant sur mer;

3° Que, pendant un an au moins de la durée de la navigation prescrite au paragraphe précédent il a servi, à titre d'aide-mécanicien ou de mécanicien auxiliaire, figurant en cette qualité sur le rôle d'équipage, en prenant part effectivement à la conduite de la machine motrice, comme mécanicien chargé d'un quart régulier.

Il est stipulé toutefois que les années de navigation peuvent être réduites à deux ans, si le candidat justifie qu'il a travaillé dans un atelier d'ajustage pendant deux ans au moins et établit, par les certificats qu'il possède, une aptitude et des capacités suffisantes comme ajusteur.

Il est stipulé également que la durée du service comme ajusteur peut être réduite à un an et la durée de navigation à deux ans, si le candidat a navigué pendant un an au moins à bord d'un bateau à vapeur avec le brevet de mécanicien de 2e classe, remplissant effectivement, pendant le même temps, soit les fonc-

tions de premier mécanicien sur un bateau à vapeur où ces fonctions peuvent être remplies par un mécanicien breveté de 2e classe, soit les fonctions de mécanicien chef de quart, à bord d'un bateau à vapeur sur lequel l'emploi de premier mécanicien ne peut être occupé que par un mécanicien breveté de 1re classe.

Art. 5. — Les élèves brevetés des écoles nationales d'arts et métiers seront considérés comme ayant, du fait de leur séjour à l'école, travaillé effectivement pendant un an comme ajusteurs.

Art. 6. — Les certificats spécifiés aux articles 3 et 4 doivent être délivrés, autant que possible, pour le service à terre par les chefs d'atelier ou directeurs d'usine, et pour le service en mer par les chefs mécaniciens sous les ordres desquels le candidat a été effectivement employé.

Tout certificat délivré par un chef mécanicien pour le service en mer doit énoncer, en mois et jours, le temps de service pour lequel il est accordé, indiquer la nature des fonctions que le candidat a rempli à bord, et notamment spécifier pendant combien de temps il a été chef de quart. Cette pièce est certifiée par le capitaine du navire et visée par le commissaire de l'inscription maritime.

Les certificats seront contrôlés et vérifiés par la commission d'examen instituée par l'article 7, qui aura qualité pour en apprécier l'authenticité et la valeur. La production d'un certificat entaché d'inexactitude grave entraînera, dans tous les cas, l'élimination du candidat, même lorsque l'inexactitude dudit certificat n'aurait été reconnue que postérieurement à l'examen.

Art. 7. — Les candidats sont examinés, au lieu et à l'époque qui leur seront fixés, devant une commission spéciale instituée par le Ministre des travaux publics et composée d'un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines, président, d'un ingénieur ordinaire des ponts et chaussées ou des mines et d'un mécanicien principal de la marine. Cette commission siège quatre fois par an, s'il est nécessaire, à Dunkerque, le Havre, Cherbourg, Brest, Saint-Nazaire, la Rochelle, Bordeaux, Cette, Marseille et Nice.

Une note insérée chaque année au *Journal officiel*, dans la première quinzaine de janvier, fait connaître les dates extrêmes entre lesquelles auront lieu les quatre sessions d'examen ; elle indique en outre la date avant laquelle les demandes devront être présentées pour chacune de ces sessions.

Art. 8. — Les examens comprennent : 1° des compositions écrites ; 2° un examen oral ; 3° des épreuves pratiques.

Art. 9. — Le programme des examens pour le brevet de 2e classe est le suivant :

I. — COMPOSITIONS ÉCRITES.

1° Une dictée destinée à constater que le candidat écrit couramment et correctement et peut tenir le journal de bord prescrit par l'article 30 du décret du 1er février 1893;

2° Des calculs numériques : une multiplication, une division;

3° Le cubage d'une soute de forme simple.

II. — EXAMEN ORAL.

A. Notions élémentaires d'arithmétique. — Système métrique.

B. Description, conduite et réglementation des machines.

a) *Description.*

Notions sur la pression atmosphérique et le vide. Évaluation de la pression de la vapeur.

Vaporisation. Description des chaudières en usage dans la marine. Appareils de sûreté. Alimentation. Foyers et cendriers. Cheminées.

Description complète d'une machine marine usuelle (au choix du candidat). Détente fixe ou variable. Jeu des tiroirs. Renversement de marche. Condensation par mélange, par surface. Roues à aube. Hélices.

b) *Conduite.*

Remplissage de la chaudière. Allumage. Mise en pression. Conduite des feux.

Alimentation à l'eau de mer. Extractions.

Causes principales des accidents de chaudières. Danger spécial des dépôts gras. Mesures à prendre lorsque l'eau a disparu du tube de verre.

Entraînements d'eau dans les cylindres.

Mise en marche de la machine. Purges. Accélération et ralentissement. Arrêt. Graissage. Entretien général.

c) *Règlement.*

Devoirs des mécaniciens au point de vue des règlements sur les appareils à vapeur (décret du 1er février 1893, titre II, et circulaires explicatives; loi pénale sur les appareils à vapeur).

III. — ÉPREUVES PRATIQUES.

Les candidats auront à conduire une machine et une chaudière. Ils pourront, en outre, être appelés à justifier qu'ils sont capables de refaire ou de réparer un joint, de garnir un presse-étoupes, d'enlever un dépôt salin de chaudière, de changer ou de remplacer un goujon, un rivet, une tôle, de tamponner ou de remplacer un tube de chaudière, de remplacer un tube de niveau, de régler une distribution, de démonter ou de remonter une machine.

I. — COMPOSITIONS ÉCRITES.

1° Rédaction d'un rapport simple sur un sujet de service. (Cette rédaction devant être jugée, notamment, au point de vue de la connaissance de la langue française.)

2° Des exercices numériques sur les matières que comporte l'examen oral. (Cubage d'une soute, calcul de la charge d'une soupape de sûreté, calcul et interprétation d'un diagramme d'indicateur, etc.).

3° Tracé d'un croquis coté de pièce simple de machine, destiné à l'exécution.

Art. 10. — Le programme des examens pour le brevet de 1re classe est le suivant :

II. — EXAMEN ORAL.

A. Arithmétique. Numération, addition, soustraction, multiplication et division des nombres entiers ou décimaux et des fractions. Système métrique. Règles de trois.

B. Géométrie. Définitions géométriques élémentaires. Calculs pratiques; surface du triangle, du carré, du rectangle, du parallélogramme, du trapèze; longueur de la circonférence; surface du cercle, du cône du cylindre, de la sphère; volume du parallélipipède, du cylindre, de la sphère; cubage d'une soute.

C. Physique. Notions sur la pression atmosphérique. Détermination de cette pression : baromètres. Manière d'évaluer la pression dans les machines : manomètres. Notions sur la vaporisation : thermomètre. Vide, indicateur du vide. Poids d'un corps, densité.

D. Mécanique. Notions générales sur les forces et leur mesure.

Travail et sa mesure : kilogrammètre, puissance en chevaux. Machines simples (levier, treuil, poulie, moufle, etc.). Notions élémentaires sur les propriétés et la résistance des matériaux employés dans les machines.

E. Description, conduite et réglementation des machines.

a) Description.

Description complète des organes d'une machine marine et de ses chaudières. Divers types de machines et de chaudières. Chaudières à petits éléments. Appareils de sûreté. Alimentation. Épreuves. Foyers et cendriers. Cheminées.

Principaux systèmes de distribution, de détente et de changement de marche.

Condenseurs par surface et par mélange.

Graisseurs.

Principe des servo-moteurs.

Notions sur les machines électriques et hydrauliques employées à bord.

Roues à aubes. Hélices.

b) Conduite.

Notions sur la composition de l'air. Théorie élémentaire de la combustion.

Combustibles divers employés dans la marine. Pouvoir vaporisateur.

Remplissage de la chaudière. Allumage. Mise en pression. Conduite des feux. Tirage naturel et tirage forcé. Décrassage et ramonage. Précautions à prendre pour les stoppages. Précautions et dispositions à prendre au changement de quart.

Composition de l'eau de mer. Influence de la température sur la solubilité du sel marin et du sulfate de chaux. Pèse-sels. Composition des dépôts salins. Extractions continues et périodiques. Pertes de chaleur. Usage des condenseurs. Danger des dépôts gras.

Entraînements d'eau aux cylindres. Causes qui peuvent produire un abaissement anormal du niveau de l'eau. Mesures à prendre dans ce cas.

Causes d'explosion des chaudières. Moyens préservatifs.

Avaries des chaudières. Coups de feu, crevasses, écrasement et affaissement des ciels des foyers, fuites, corrosions, etc.

Changement des rivets, des boulons. Remplacement d'une tôle.

Combustion spontanée du charbon dans les soutes. Précautions à prendre pour l'éviter. Moyen de combattre le feu dans les soutes.

Préparatifs de départ dans la machine. Purges. Accélération et ralentissement. Arrêt. Marche lente. Renversement de la marche.

Graissage et emploi des principales matières lubrifiantes. Échauffements. Grippages. Fuites.

Soins généraux d'entretien, avaries de machines.

Réglage d'une distribution. Définition et usage de l'indicateur de Watt. Puissance indiquée.

c) *Réglementation.*

Application des règlements sur les appareils à vapeur. (Décret du 1er février 1893, titre II; circulaires explicatives; loi pénale sur les appareils à vapeur).

III. — ÉPREUVES PRATIQUES.

Même programme que pour le brevet de 2e classe.

Art. 11. — Les coefficients destinés à apprécier les résultats des examens sont les suivants :

Brevets de 2e classe.

Compositions écrites		2
Examen oral		4
Épreuves pratiques		4
Total		10

Brevets de 1re classe.

Compositions écrites		3
Examen oral :		
Arithmétique, géométrie, physique et mécanique	3	9
Description, conduite et réglementation des machines	6	
Épreuves pratiques		6
Total		18

Art. 12. — Il est attribué à chacune des parties des examens une note numérique variant de 0 à 20, suivant les résultats des épreuves correspondantes. Chacune de ces notes est multipliée par le coefficient y relatif, et la somme des produits ainsi calculés donne le nombre total de points afférents à l'ensemble des examens.

Le brevet de 2e classe est acquis aux candidats qui obtiennent

un minimum de 130 points; celui de 1re classe aux candidats qui obtiennent un minimum de 234 points. Toutefois, un minimum de 13 est exigé, dans les deux cas, pour la note des épreuves pratiques, et un minimum de 4 pour chacune des notes de la composition écrite et de l'examen oral.

Les brevets sont délivrés par le Ministre des travaux publics, sur la proposition de la commission spéciale d'examen.

Art. 13. — Sur la proposition de la commission, les candidats qu'elle aura jugés impropres à recevoir le brevet de 1re classe pourront être pourvus du brevet de 2e classe si les résultats de leurs examens le comportent.

Art. 14. — Sous réserve de l'accomplissement des conditions d'âge et de services réglementaires, les maîtres et les seconds maîtres mécaniciens théoriques de la marine de l'État sont dispensés des examens pour l'obtention du brevet de 2e classe.

Sous les mêmes réserves, les officiers et premiers maîtres mécaniciens de la marine de l'État sont dispensés des examens pour l'obtention du brevet de 1re classe.

Art. 15. — Par application de l'article 46 du décret du 1er février 1893, le Ministre des travaux publics peut, sur l'avis de la commission locale de surveillance des bateaux à vapeur et de la commission centrale des machines à vapeur, accorder dispense du brevet réglementaire aux mécaniciens de bateaux à vapeur dont le service est de nature à permettre de déroger sans inconvénient aux régles ci-dessus indiquées.

Art. 16. — Sur l'avis de la commission d'examen instituée par l'article 7, les mécaniciens actuellement porteurs du certificat de capacité prévu par l'article 40 de l'ordonnance du 17 janvier 1846, et délivré conformément à la circulaire ministérielle du 6 juin suivant, recevront, sans examen nouveau, en échange de ce certificat, un brevet de la classe correspondant à la nature de leurs services antérieurs, sur lequel sera portée la mention de « brevet de service ».

A cet effet, ils adresseront au Ministre des travaux publics une demande accompagnée : 1° d'une copie de leur certificat de capacité, délivrée et signée par le président de la commission de surveillance des bateaux à vapeur du port d'armement; 2° d'un extrait de la matricule de la marine donnant le détail des services à la mer du demandeur, ledit extrait certifié par le commissaire de l'inscription maritime; 3° des certificats délivrés par les présidents compétents des commissions de surveillance de bateaux à vapeur indiquant la puissance en chevaux de la machine de

chacun des navires sur lesquels le demandeur a servi comme mécanicien.

Cette demande sera faite dans un délai de six mois à partir de la publication du présent arrêté au *Journal officiel*, si le demandeur est à terre et en France lors de cette publication; et de six mois à dater de son retour en France, s'il justifie qu'il était alors en mer ou à l'étranger.

Il sera délivré récipissé de la demande.

Après l'expiration des délais indiqués au troisième paragraphe du présent article, et en attendant la délivrance du brevet de service, l'ancien certificat de capacité continuera d'être valable s'il est accompagné du récipissé.

VIETTE.

(N° 104)

[3 février 1893]

Décret portant déclaration d'utilité publique pour l'établissement d'une ligne de tramway dans le département du Rhône, entre Lyon-Saint-Just et Sainte-Foy-lès-Lyon.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics.

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction électrique et destinée au transport des voyageurs, de leurs bagages et des petits colis, entre Lyon-Saint-Just et Sainte-Foy-lès-Lyon.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation du tramway dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, le 24 mai 1892, entre le préfet du Rhône, agissant au nom du département, et la société anonyme du tramway de Sainte-Foy, pour la concession du tramway énoncé à l'article 1er ci-dessus, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus, resteront annexés au présent décret.

. . . .

CONVENTION.

Entre M. Rivaud, préfet du département du Rhône, officier de la Légion d'honneur, agissant en vertu :

1° De la loi du 11 juin 1880;

2° De la délibération du conseil général du Rhône du 10 avril 1891 et de celle du 16 septembre 1891 ;

3° De l'autorisation accordée par la commission départementale, déléguée à cet effet par la délibération précitée du 16 septembre 1891,

Et sous réserve de la loi déclarative d'utilité publique,

D'une part ;

Et M. Guinand (Antoine), demeurant en son château de Bramafan, à Sainte-Foy, administrateur délégué de la société anonyme du tramway de Sainte-Foy, dont le siège social est à Sainte-Foy, domicile de M. Guinand précité, agissant au nom et pour le compte de ladite société, en vertu des pleins pouvoirs que l'assemblée générale des actionnaires a donnés au conseil d'administration, en date du 29 novembre 1891, et de la délibération du conseil d'administration du même jour, qui transmet tous ses pouvoirs à M. Guinand,

D'autre part ;

Il a été convenu et accepté ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet du Rhône, au nom du département, concède à la société anonyme du tramway de Sainte-Foy, qui accepte, la construction et l'exploitation d'un tramway à voie de 75 centimètres partant de la gare de Saint-Just, au plan incliné de Lyon à Saint-Just, pour aboutir sur la place de l'église de Sainte-Foy et passant par Choulans, dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention, sauf les modifications qui pourraient être apportées par la loi à intervenir.

Art. 2. — La société du tramway de Sainte-Foy s'engage à exécuter et à exploiter la ligne concédée à ses risques et périls en se conformant au cahier des charges susmentionné.

Art. 3. — La société s'engage, en outre, à verser, dans les huit jours qui suivront la signature de la présente convention par M. le préfet, un cautionnement de 10.000 francs pour garantir l'exécution de ses engagements.

Art. 4. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention seront supportés par la société concessionnaire.

Fait en double, à Lyon, le 24 mai 1892.

Le président administrateur délégué, ***Le préfet du Rhône,***

Signé : GUINAND. **Signé : RIVAUD.**

CAHIER DES CHARGES (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 22 février 1893.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 105)

[26 décembre 1891]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Réservoirs et bornes-fontaines. — (Commune de Joux-la-Ville contre sieurs de Liebhaber et Prévost.)

Dégradations de bornes-fontaines imputables à un défaut d'entretien et à la malveillance des habitants de la commune ; irresponsabilité de l'entrepreneur (II).

Travaux supplémentaires régulièrement approuvés ou reconnus indispensables à la bonne exécution de l'entreprise. Prix de ces travaux dû par la commune (III).

Réception provisoire et définitive. — Lorsque la commune a pris possession des travaux et que, dans l'année de garantie, elle n'a relevé aucune malfaçon, il y a lieu de fixer à l'expiration de l'année de garantie la date de la réception définitive (IV).

Vice de construction. — Lorsqu'un vice de construction est imputable, non à l'entrepreneur, mais à l'architecte, qui a donné au revêtement de ciment d'un réservoir une épaisseur insuffisante, l'architecte est seul responsable, mais dans la mesure seulement du préjudice causé; la commune doit le prix du travail à effectuer pour avoir un réservoir étanche (I).

I. En ce qui concerne le réservoir :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'entrepreneur Prévost n'a commis aucune malfaçon dans l'exécution du réservoir construit par lui conformément aux plans dressés par le sieurs de Liebhaber, et que la déperdition de l'eau approvisionnée provient uniquement de l'épaisseur insuffisante donnée aux enduits de ciment formant le revêtement intérieur dudit réservoir; qu'ainsi le préjudice éprouvé par la commune de Joux-la-Ville doit être imputé à un vice du plan dont l'architecte est seul responsable envers elle ;

Considérant que la commune n'est pas fondée à réclamer à titre d'indemnité la somme de 7.000 francs jugée nécessaire pour augmenter l'épaisseur des enduits; que ce travail d'amélioration doit être fait à ses frais, et qu'il n'est pas établi qu'en évaluant à la somme de 1.500 francs la responsabilité encourue par l'architecte, le conseil de préfecture ait fait une appréciation inexacte du dommage qu'il a fait éprouver à la commune;

II. *En ce qui concerne les bornes-fontaines :*

Considérant que les experts ont été unanimes à reconnaître que les dégradations des bornes-fontaines doivent être attribuées au défaut d'entretien et de surveillance et à la malveillance des habitants; qu'ainsi l'entrepreneur ne saurait avoir encouru, de ce chef, aucune responsabilité;

III. *En ce qui concerne le décompte :*

Considérant que la commune requérante ne se plaint d'aucune erreur ou exagération dans les chiffres portés au décompte, soit pour la quantité des ouvrages, soit pour les prix qui leur sont appliqués; qu'elle se borne à refuser le payement d'une somme de 7.915f,17, excédant les prévisions des devis dressés en vue de l'adjudication;

Considérant qu'il est établi par l'instruction que ces dépenses supplémentaires résultent, pour partie, de modifications apportées au projet primitif sur la demande du maire et régulièrement approuvées, et pour le surplus de travaux imprévus indispensables à la bonne exécution de l'entreprise; que, dans ces circonstances, sans qu'il soit besoin d'ordonner la vérification du décompte dont les chiffres ne sont pas contestés, il y a lieu de décider que le conseil de préfecture a condamné avec raison la commune à payer au sieur Prévost le prix de tous les travaux exécutés et qu'il en a fixé le montant, conformément à l'avis des experts, à la somme de 41.207f,37;

IV. *En ce qui concerne la date de la réception définitive et le point de départ des intérêts :*

Considérant qu'aux termes du devis la réception provisoire des travaux devait avoir lieu immédiatement après leur achèvement complet, et la réception définitive après l'expiration du délai de garantie, fixé à un an, et que l'entrepreneur avait droit aux intérêts des sommes lui restant dues à partir du premier jour du mois qui a suivi celui de la réception définitive;

Considérant qu'il est établi par l'instruction qu'à la date du 28 décembre 1880 les ouvrages de canalisation adjugés au sieur Prévost le 8 novembre 1879, ainsi que ceux compris dans la sou-

mission du 12 août 1880, étaient achevés et livrés à la commune; qu'aucune malfaçon n'a été relevée à la charge de l'entrepreneur et que les réparations qui lui ont été imposées par le conseil de préfecture n'autorisaient pas la commune à refuser de procéder à la réception définitive de l'entreprise; qu'ainsi c'est avec raison que l'arrêté attaqué a, par application de l'article 35 du cahier des charges, fixé au 1er janvier 1882 le point de départ des intérêts dus au sieur Prévost pour les travaux ci-dessus désignés;

Mais considérant que les ouvrages supplémentaires exécutés en vertu de la délibération du conseil municipal, en date du 20 mars 1881, et dont le décompte a été arrêté au chiffre de 1.986f,75, n'ont été terminés que le 15 septembre 1881, ainsi que le constate le procès-verbal dressé à cette date pour la réception provisoire desdits ouvrages; qu'ainsi leur réception définitive ne pouvait être prononcée avant le 15 septembre 1882, et que le sieur Prévost n'avait droit aux intérêts, de ce chef, qu'à partir du 1er octobre 1882; que, par suite, il y a lieu de réformer l'arrêté attaqué en tant qu'il lui a accordé les intérêts de ladite somme à partir du 1er janvier 1882;

V. *Sur les intérêts des intérêts :*

Considérant que le conseil de préfecture a accordé au sieur Prévost la capitalisation des intérêts à lui dus aux dates des 4 janvier 1886 et 31 janvier 1887; que, devant le Conseil d'État, les intérêts des intérêts ont été demandés de nouveau le 23 février 1891; qu'à cette date il était dû par la commune au sieur Prévost plus d'une année d'intérêts; que dès lors il y a lieu, conformément à l'article 1154 du Code civil, de faire droit aux conclusions tendant à la capitalisation desdits intérêts... (Arrêté réformé en tant qu'il a accordé au sieur Prévost, à partir du 1er janvier 1882, les intérêts de la somme de 1.986f,75, montant des travaux supplémentaires, lesquels intérêts ne courront qu'à dater du 1er octobre 1882. Surplus des conclusions rejeté. Capitalisation des intérêts à la date du 23 février 1891. Dépens supportés par la commune.)

(N° 106)

[26 décembre 1891]

Travaux publics communaux. — Architecte. — Révocation. — Honoraires. — Demande d'indemnité. — (Sieur Cassien-Bernard contre ville de Montpellier.)

Direction de la construction d'un théâtre retirée à un architecte en cours d'exécution, tandis qu'aucune faute ne lui est imputable: allocation à cet architecte des honoraires à 4 p. 100 prévus au devis sur le montant des travaux exécutés sous sa direction et à 3 p. 100 pour les travaux restant à exécuter après sa révocation.

Demande d'indemnité fondée sur le préjudice moral causé par la révocation : rejet : la révocation n'a causé dans l'espèce au requérant aucun préjudice de nature à motiver une réparation pécuniaire.

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'avis du conseil général des bâtiments civils, que le sieur Cassien-Bernard n'a commis aucune faute pouvant lui faire retirer la direction des travaux du théâtre de Montpellier et les bénéfices qu'il était en droit d'en attendre; que les excédents de dépenses relevés par la ville proviennent surtout des travaux supplémentaires qu'il n'était pas possible de prévoir au moment de la confection des plans ou de modifications apportées au projet en cours d'exécution et régulièrement approuvées; qu'en révoquant son représentant sur le chantier, l'architecte n'a pas porté atteinte aux droits de la ville; qu'en effet ledit représentant, bien qu'agréé par le maire, n'était pas un agent municipal et que ce caractère n'a pu lui être conféré par l'acte en vertu duquel le sieur Cassien-Bernard a étendu le mandat qu'il lui avait primitivement donné; qu'en refusant de fixer sa résidence à Montpellier l'architecte n'a fait qu'user de la faculté qui lui était reconnue par les termes mêmes de son contrat; que les autres faits articulés n'étaient pas de nature à justifier les mesures prises à l'égard du sieur Cassien-Bernard;

Considérant qu'en tenant compte des dépenses que l'architecte aurait eu à supporter s'il avait continué à diriger l'entreprise, il sera fait une juste appréciation des honoraires qui lui sont dûs en lui allouant : 1° 4 p. 100 sur le montant des travaux exécutés sous sa direction antérieurement au 19 octobre 1887; 2° 3 p. 100 sur le montant des travaux qui restaient à exécuter à cette époque;

Sur les conclusions du sieur Cassien-Bernard tendant à la réparation du préjudice moral qu'une révocation imméritée lui a fait éprouver :

Considérant que le requérant ne justifie pas que, dans les circonstances où elle est intervenue, sa révocation ait pu nuire à

sa réputation et lui causer un préjudice de nature à motiver un réparation pécuniaire;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts : — (Intérêts demandés le 17 mai 1888, alloués à partir de cette date; capitalisation refusée à la même date et accordée à partir du 24 décembre 1891, jour où ils ont fait l'objet d'une nouvelle demande...) (Honoraires alloués avec intérêts dans les conditions ci-dessus indiquées. Ville condamnée aux dépens.)

(N° 107)

[26 décembre 1891]

Voirie (Grande). — Tramways. — Dépôt d'objets le long de la voie ferrée. — Contravention. — Procès-verbal contenant une erreur dans la désignation du contrevenant. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Chozenon frères.)

L'erreur commise au procès-verbal, dans la désignation de l'auteur d'une contravention, ne dispense pas le conseil de préfecture de statuer à l'égard du véritable contrevenant, lorsque le procès-verbal a été communiqué à celui-ci, qu'il a reconnu sa culpabilité et a produit un mémoire en défense (*).

Tramway établi sur le quai d'un port : dépôts de fûts vides le long de la voie ferrée à des distances prohibées par les règlements. Contravention. — Le fait que le dépôt incriminé n'aurait eu lieu que sur la promesse des maîtres arrimeurs du port de dégager en temps utile la voie ferrée n'est pas de nature à faire disparaître la responsabilité des contrevenants.

. . . .

CONSIDÉRANT que, si le procès-verbal a désigné par erreur les sieurs Richard et Muller comme auteurs du dépôt de fûts vides sur les terre-pleins de la voie ferrée du quai de la Douane à Bordeaux, il résulte de l'instruction que par suite de l'indication faite par les sieurs Richard et Muller, communication de ce procès-verbal a été donnée aux sieurs Chozenon frères qui, dans leur mémoire en défense enregistré à la date du 24 janvier 1891

(*) Voy. 20 septembre 1859, Viriot (*Ann.* 1860, p. 168 et les renvois).

et visé dans l'arrêté attaqué, ont reconnu qu'ils étaient les auteurs des faits reprochés aux sieurs Richard et Muller; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture de la Gironde s'est abstenu de statuer sur la question de savoir si les sieurs Chozenon frères avaient commis une contravention de grande voirie;

Considérant qu'en vertu de l'article 37 de la loi du 11 juin 1880, la voie ferrée du quai de la Douane de Bordeaux est du nombre de celles auxquelles s'appliquent les dispositions de l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845 qui interdit et punit les dépôts d'objets quelconques sur toute l'étendue des voies ferrées;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que, le 12 mai 1890, des fûts vides ont été déposés par les sieurs Chozenon frères sur les terre-pleins du quai de la Douane à Bordeaux, le long de la voie ferrée et à des distances prohibées par les règlements; que, si les sieurs Chozenon frères allèguent qu'ils n'auraient fait le dépôt incriminé que sur la promesse des maîtres arrimeurs du port de dégager la voie ferrée en temps utile, ils ne sauraient se prévaloir de cette circonstance pour soutenir que la contravention dont il s'agit ne leur est pas imputable; que, dès lors, il y a lieu de condamner les sieurs Chozenon frères à 16 francs d'amende, aux frais de déplacement des fûts vides s'élevant à 28f,40 et aux frais du procès-verbal... (Sieurs Chozenon condamnés à 16 francs d'amende, aux frais de déplacement des fûts vides s'élevant à 28f,40 et aux frais du procès-verbal. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 108)

[13 janvier 1892]

Travaux publics. — Chemins vicinaux. — Clauses et conditions générales du 6 *décembre* 1870. — (Sieur Sogno et héritiers Longo.)

Procédure. — Expertise. Arrêté purement préparatoire. Recours non-recevable (I).

Carrières — substituées à celles prévues au devis, sur la demande de l'entrepreneur qui a renoncé à son droit à indemnité : rejet (II).

Sujétions — non établies : rejet (III).

Art. 36. — *La convention par laquelle la veuve d'un entrepreneur, agissant au nom de ses enfants mineurs, renonce d'accord avec le service vicinal à la résiliation de plein droit ouverte à son profit par l'article* 36, *et consent à continuer l'entreprise, constitue-t-elle un acte qui doit être, à peine de nullité, soumise à l'approbation du conseil de famille, et à l'homologation du tribunal? (Art.* 450 *et* 467 *du Code civil.) — Non résolu. — La veuve ayant stipulé en son nom personnel, solidairement avec sa fille aînée majeure, dûment autorisée de son mari, n'est pas recevable à demander la nullité de la convention au regard du maître de l'ouvrage, sauf aux enfants mineurs à critiquer l'administration de leur tutrice par la voie de droit* (IV).

. . . .

I. EN CE QUI CONCERNE LES TRAVAUX EXÉCUTÉS DU VIVANT DE L'ENTREPRENEUR. — *Sur les chefs* 2, 3, 4, 5 *et* 9 :

CONSIDÉRANT que l'arrêté attaqué a prescrit à la demande des requérants une expertise à l'effet de déterminer les sommes qui pourraient leur être dues par l'administration sur ces chefs de réclamation; qu'ainsi leur pourvoi sur ces points est non recevable;

II. *Sur le grief tiré de la substitution de la carrière du Cropt à celles prévues au devis :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que cette substitution a eu lieu à la demande de l'entrepreneur, lequel a déclaré renoncer à toute réclamation ultérieure à raison du changement qu'il sollicitait de l'administration;

III. *Sur la plus-value réclamée par les requérants pour l'augmentation du cube des maçonneries de fondation du viaduc des Marais :*

Considérant que les requérants ne justifient d'aucun fait, d'où il résulterait qu'ils auraient droit pour cette augmentation à un autre prix que celui du bordereau;

Sur la plus-value réclamée pour la substitution aux angles des talus et aux cordons d'imposte de pierres de taille à la place de moellons piqués et pour la taille des parements vus de maçonneries :

Considérant qu'il résulte de l'article 16 du devis que les parties d'ouvrages dont s'agit devaient être exécutées en moellons piqués et que l'entrepreneur ne justifie pas qu'il ait été dérogé au cours du marché aux conditions d'exécution du devis;

IV. En ce qui concerne les travaux exécutés postérieurement au décès du sieur Longo :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à la mort de l'entrepreneur, la dame Longo, sa veuve, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de ses enfants mineurs dont elle avait la tutelle, et sa fille majeure, la dame Agostinetti, dûment autorisée de son mari, ont demandé par application de l'article 36 du cahier des clauses et conditions générales à continuer l'entreprise et se sont engagées à renoncer au bénéfice des articles 30 et 32;

Considérant que cette convention ne peut être attaquée par la dame Longo et la dame Agostinetti avec lesquelles l'État a contracté et qui étaient toutes deux capables de s'obliger; qu'elles ont d'ailleurs exécuté le marché et terminé l'entreprise; que, dans ces conditions, le préfet est fondé à demander contre elles le règlement du décompte conformément aux stipulations intervenues, sauf aux enfants mineurs du sieur Longo, s'ils se croient fondés à critiquer l'administration de leur tutrice, à se pourvoir par les voies de droit qui leur appartiennent, mais qu'ils ne peuvent tout à la fois, au regard des communes intéressées, contester la validité de la convention précitée et en réclamer l'exécution, avec l'application de prix autres que ceux du marché... (Rejet.)

(N° 109)

[15 janvier 1892]

Travaux publics communaux.— Distribution d'eau.— Honoraires d'architecte. — (Ville de Lorient contre sieur Echenoz.)

Projet définitif régulièrement commandé par le maire, en exécution d'une délibération du conseil municipal, et non suivi d'exécution par suite de faits non imputables à l'architecte : allocation d'honoraires au taux de 1f,66 p. 100 fixé par l'arrêté réglementaire sur les travaux communaux dans le département (*).

Études spéciales d'un premier projet soumis à la commune dont la valeur est contestée par celle-ci. Renvoi à l'expertise.

. . . .

(*) Rapp. 12 janvier 1883, Roussel (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 42 et les renvois).

Considérant que par délibération du 21 juin 1884, le conseil municipal de Lorient a autorisé le maire à entrer en pourparlers avec la compagnie générale des Eaux ou toute autre compagnie, en vue de rechercher le moyen d'alimenter en eau ladite ville, et que le sieur Echenoz, chef de l'exploitation de la compagnie générale à Nantes, ayant été autorisé par le directeur à entreprendre ces études sous sa responsabilité et pour le compte de la ville, le maire lui a demandé de s'en charger; qu'enfin par délibération du 4 août 1885, le conseil municipal a approuvé un premier projet dressé par cet ingénieur pour le captage des sources de Plouay, et a voté l'étude d'un projet définitif pour l'adduction à Lorient des eaux de la rivière du Scorff; que le 5 août 1885, le maire a demandé au sieur Echenoz de se charger de l'étude de ce projet définitif; que, dans ces circonstances, la ville de Lorient n'est pas fondée à soutenir que les deux projets dont il s'agit n'ont pas été régulièrement commandés;

Considérant que, si le projet définitif n'a pas été mis à exécution, la ville n'établit pas que ce soit par suite de fautes imputables au sieur Echenoz; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que des honoraires étaient dus au sieur Echenoz, et qu'il les a fixés pour le projet définitif, conformément au tarif en usage, au taux de 1f,66 p. 100, soit à 23.704f,80; que c'est également avec raison qu'il a ordonné une expertise à l'effet de déterminer le montant des honoraires dus pour les études spéciales au premier projet dont la valeur était contestée;

Sur les intérêts des intérêts... (Capitalisation des intérêts alloués le 4 janvier 1888, demandée le 26 février 1890. Rejet avec dépens et intérêts des intérêts du 26 février 1890.)

(N° 110)

[15 janvier 1892]

Travaux publics communaux. — Église. — Offre de concours. — (Sieur Lavignolle contre fabrique de Notre-Dame-d'Oloron-Sainte-Marie.)

Une offre de concours faite en vue d'un travail public doit

être considérée comme acceptée par cela seul qu'elle est comprise dans une liste sur le vu de laquelle l'adjudication des travaux a été prononcée.

Cette offre de concours ne devient pas caduque par suite du décès du promettant avant l'adjudication du travail.

La subvention promise sous la condition que la fabrique serait autorisée à entreprendre et à diriger la construction de l'église projetée, est due, si en fait les travaux ont été mis en adjudication par la fabrique et surveillés par elle, et alors même que l'édifice deviendrait la propriété de la commune.

Annuités. — Intérêts. — Travaux suspendus. — Lorsqu'une subvention a été stipulée payable par annuités au cours des travaux, les annuités non échues lors de la suspension des travaux ne seront dues qu'après qu'ils ont été repris et dans les conditions de délais originairement prévues, dès lors les intérêts ne sont alloués que pour les annuités échues lors de leur demande.

. . . .

SUR LE MOYEN TIRÉ *par le requérant du défaut d'acceptation de l'offre de concours de la demoiselle Thérèse Caubarrus :*

CONSIDÉRANT que cette offre était pure et simple, que les travaux en vue desquels elle a été faite ont donné lieu à une adjudication régulière dûment approuvée par le préfet et ont été entrepris sur le vu d'une liste de souscription sur laquelle cette offre figurait, et que la circonstance que la demoiselle Thérèse Caubarrus est décédée avant l'adjudication n'a pu avoir pour effet de rendre son engagement caduc;

Sur le moyen tiré de ce que la seconde offre de concours de la demoiselle Henriette Caubarrus n'a été faite que sous une condition qui n'aurait pas été remplie :

Considérant que si, à la vérité, l'offre dont s'agit a été subordonnée à la condition que la fabrique de la paroisse Notre-Dame serait autorisée à entreprendre et à diriger la construction de l'église projetée, il résulte de l'instruction qu'après approbation régulière des plans et devis, la fabrique a été autorisée à mettre les travaux en adjudication et que leur exécution s'est poursuivie sous sa surveillance; qu'ainsi le sieur Lavignolle n'est pas fond à soutenir que la condition dont il se prévaut n'a pas ét remplie :

En ce qui touche la fixation du point de départ des intérêts :

Considérant qu'aux termes des engagements des 23 janvier 186

et 18 juillet 1868 les sommes souscrites devaient être payées par cinquième, d'année en année, à partir du jour du commencement des travaux;

Considérant que les travaux dont s'agit ayant commencé à la fin de l'année 1869 la première annuité était immédiatement exigible, et la seconde à la fin de l'année 1870; que la reconstruction de l'église ayant été ultérieurement interrompue pour n'être reprise qu'après la nouvelle adjudication du 18 juin 1885, la troisième annuité n'a été réclamée que le 4 septembre de la même année et la quatrième n'est devenue payable qu'à la date correspondante de 1886; que, dès lors, le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en décidant que pour les quatre premières annuités les intérêts des sommes formant le reliquat des offres de concours des demoiselles Thérèse et Henriette Caubarrus devaient courir au profit de la fabrique à partir du 1er juin 1887, jour de la demande; mais que c'est à tort, qu'en ce qui concerne la cinquième annuité, ledit conseil a alloué les intérêts à partir de la même date, alors qu'ils ne devaient courir que du 4 septembre suivant;

Sur les conclusions de la fabrique de l'église Notre-Dame tendant à l'allocation des intérêts des intérêts : — (Capitalisation demandée devant le Conseil d'État le 28 janvier 1889. La fabrique n'aura droit aux intérêts de la cinquième annuité des sommes formant le reliquat des offres de concours des demoiselles Caubarrus qu'à partir du 4 septembre 1887. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts capitalisés au 28 janvier 1889. Sieur Lavignolle condamné aux dépens.)

(N° 111)

[16 janvier 1892]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Algérie. — Exploitation provisoire. — Règlement de comptes. — (Compagnie Franco-Algérienne.)

Convention financière. — Un projet de traité, préparé en vue d'indemniser une compagnie de Chemins de fer, à raison de l'exploitation des chemins stratégiques, mais qui n'a pas été revêtu de la signature du Ministre, ne peut pas engager l'État.

— Dès lors, le Ministre est fondé à réclamer la production du compte des dépenses effectives de la compagnie. Règlement de comptes : allocation d'un bénéfice commercial de 10 p. 100 : répartition des dépenses communes d'après le nombre de kilomètres exploités et non d'après l'importance du trafic.

Procédure. — Un Ministre n'est pas recevable à former devant le Conseil d'État un recours incident contre sa propre décision.

. . . .

CONSIDÉRANT que si, à la suite de négociations engagées entre le Ministre de la guerre et la compagnie Franco-Algérienne, un projet de traité a été élaboré en vue d'indemniser cette dernière des frais d'exploitation de la ligne stratégique au moyen d'un prix forfaitaire calculé à raison de 6.500 francs par kilomètre, il résulte de l'instruction que le Ministre de la guerre, qui avait seul qualité pour engager l'État, n'a jamais donné à ce traité une approbation définitive, qu'ainsi c'est avec raison que le Ministre a exigé de la compagnie la production du compte de ses dépenses effectives;

En ce qui concerne le bénéfice commercial :

Considérant que le Ministre ne contestant pas que la compagnie a droit à un bénéfice de 10 p. 100 calculé sur l'ensemble des dépenses totales d'exploitation, il y a lieu, pour accorder à cette dernière la totalité de la rémunération qui lui est due dans les circonstances de l'affaire, de faire droit à ses conclusions subsidiaires tendant à l'allocation du bénéfice dont s'agit, avec intérêts capitalisés de six mois pour chaque exercice;

En ce qui concerne la quote-part afférente à la ligne stratégique, dans la répartition des dépenses communes à l'ensemble du réseau:

Considérant que, s'il est d'usage, pour des lignes similaires, d'opérer cette répartition d'après l'importance du trafic, il y a lieu, dans l'espèce, de tenir compte des difficultés particulières qu'a présentées l'exploitation de la ligne stratégique et de décider que les dépenses de la direction et des services généraux d'Algérie, ainsi que les frais généraux d'exploitation, seront répartis proportionnellement au nombre de kilomètres exploités;

En ce qui concerne le mode de répartition des dépenses communes aux divers branches d'industrie exploitées par la compagnie Franco-Algérienne :

Considérant que la compagnie a imputé à ses chemins de fer 60 p. 100 de ses frais d'administration générale et que le Ministre n'établit pas que cette imputation soit exagérée;

En ce qui concerne la location du matériel, le rétablissement

en recettes du montant des détaxes, le mode de calcul des dépenses d'exploitation en 1882, l'indemnité pour usure et amortissement du matériel, les intérêts de six mois pour loyer des bâtiments pendant chaque exercice :

Considérant que la compagnie ne justifie pas que, par la décision attaquée, le Ministre de la guerre ait fait une liquidation inexacte des sommes à elle due à raison des chefs qui précèdent;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que les intérêts des sommes dues à la compagnie lui ont été alloués par le Ministre de la guerre à partir du 31 décembre de chacune des années 1881, 1882, 1883 et 1884 et du 28 juillet 1885; que, d'autre part, la compagnie a demandé devant le Conseil d'État, les 8 mai 1888 et 29 décembre 1891, les intérêts des intérêts; qu'à chacune de ces dates, il lui était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, il y a lieu de décider, conformément à l'article 1154 du Code civil, que les intérêts échus auxdites dates seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à son profit;

En ce qui concerne les conclusions incidentes du Ministre de la guerre :

Considérant que ledit Ministre n'est pas recevable à former devant le Conseil d'État un recours incident contre sa propre décision... (La compagnie Franco-Algérienne est renvoyée devant le Ministre de la guerre pour y être procédé à nouveau à la liquidation de sa créance sur les bases ci-après indiquées : 1° les sommes allouées à ladite compagnie à titre de bénéfice commercial seront majorées d'une somme représentant pour chacune des années d'exploitation six mois d'intérêts capitalisés; 2° les dépenses de la direction des services généraux d'Algérie, et les frais généraux de l'exploitation proprement dite, afférents à l'ensemble du réseau de la compagnie Franco-Algérienne seront répartis entre les diverses lignes et la ligne stratégique proportionnellement au nombre de kilomètres exploités; 3° les dépenses communes à l'ensemble de toutes les industries exploitées par la compagnie requérante seront imputées pour 60 p. 100 au réseau du chemin de fer, et ces 60 p. 100 répartis entre les diverses lignes dudit réseau et la ligne stratégique proportionnellement au nombre de kilomètres exploités; les sommes dues à la compagnie Franco-Algérienne pour chacune des années 1881, 1882, 1883 et 1884 porteront intérêts à partir du 31 décembre de chacune desdites années; celles dues pour l'année 1885 à partir du 28 juillet de cette année. Décision réformée en ce qu'elle a

de contraire. Les intérêts dus à la compagnie et échus les 8 mai 1888 et 29 décembre 1891 capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à son profit à partir desdites dates. Dépens mis à la charge de l'État.)

(N° 112)

[16 janvier 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — (Sieur Vieujot.)

Évaluation de la subvention spéciale due pour les dégradations causées à un chemin vicinal ordinaire, à raison de transports de pavés effectués par un entrepreneur de travaux publics.

Procédure. Expertise. Récusation. — Non-recevabilité d'une demande de récusation d'expert, non soumise au conseil de préfecture dans les huit jours de l'arrêté du conseil de préfecture portant nomination dudit expert.

. . . .

SUR LE GRIEF TIRÉ *de ce que la nomination comme expert du sieur Berlin serait irrégulière :*

CONSIDÉRANT, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que la nomination du sieur Bertin, comme tiers-expert, a été régulièrement faite par le conseil de préfecture dans son arrêté du 18 juin 1890; que, d'autre part, si le requérant entendait récuser cet expert, c'est devant le conseil de préfecture et dans le délai fixé par l'article 17 de la loi du 22 juillet 1889 qu'il devait porter sa réclamation;

AU FOND :

Considérant qu'il est établi et qu'il est reconnu par le requérant que ses transports industriels ont causé, en 1889, des dégradations extraordinaires au chemin vicinal ordinaire n° 2 de la commune de Rosoy; mais qu'il résulte de l'instruction, qu'eu égard au nombre et au poids des chargements ainsi qu'à la distance parcourue, la subvention spéciale mise à la charge du requérant est exagérée et qu'il sera fait une équitable appréciation des circonstances de l'affaire en fixant ladite subvention à 120 francs... (Subvention de 200 francs réduite à 120 francs.)

(N° 113)

[22 janvier 1892]

Travaux publics communaux. — Chemins vicinaux. — Dommages. — Extraction de matériaux. — Notification de l'arrêté. — Preuve; mention par le maire. — Absence de récépissé. — (Sieur Lecoq.)

Décidé, sur renvoi de l'autorité judiciaire, qu'un arrêté préfectoral d'occupation temporaire n'est pas opposable au propriétaire, s'il n'a pas été notifié à celui-ci dans le délai de dix jours avant l'occupation du terrain.

La justification de ladite notification ne peut résulter à elle seule, en l'absence d'un procès-verbal dressé pour la constater, de la simple mention par le maire, sur l'expédition de l'arrêté, que la notification a été faite au propriétaire dans les formes prescrites par l'arrêté d'autorisation.

. . . .

CONSIDÉRANT que le renvoi ordonné par le tribunal civil d'Évreux a pour objet de faire prononcer par l'autorité administrative sur la question de savoir si l'arrêté pris par le préfet du département d'Eure-et-Loir, le 6 juin 1884, à l'effet d'autoriser le sieur Guyot à extraire des matériaux de la propriété du sieur Lecoq, a été valablement notifié à ce dernier, et si les autres formalités préalables à l'occupation ont été régulièrement accomplies;

Considérant qu'en vertu des dispositions législatives et réglementaires ci-dessus visées, l'arrêté du préfet autorisant les extractions de matériaux doit être notifié aux parties intéressées, au moins dix jours avant que son exécution puisse être commencée;

Considérant que si, sur la copie certifiée de l'arrêté d'autorisation jointe au dossier, à la suite de la teneur de cet arrêté, le maire a mentionné qu'il avait été notifié au sieur Lecoq à la date du 12 juin 1884, il n'a été produit, à l'appui de cette mention, aucune pièce établissant que cette notification ait eu lieu dans les formes prescrites par l'article 3 de l'arrêté d'autorisation; que, d'autre part, il n'est justifié d'aucun fait ultérieur ayant pu suppléer à ce défaut de notification; que, dès lors, l'ensemble des formalités devant précéder l'occupation doivent être con-

sidérées comme n'ayant pas été remplies... (Il est déclaré que l'arrêté d'autorisation du préfet d'Eure-et-Loir, du 6 juin 1884, n'a pas été valablement notifié au sieur Lecoq, et que, par suite, l'ensemble des formalités préalables à l'occupation n'ont pas été régulièrement remplies. Arrêté annulé. Sieur Guyot condamné aux dépens.)

(N° 114)

[22 janvier 1892]

Voirie (Grande). — Ports maritimes. — Chaland. — Échouage. — Libération. — Droit d'abandon. — (Sieur Serrure.)

L'abandon du navire et du fret, dans les conditions de l'article 216 du Code de commerce, ne constitue pas un mode de libération que le propriétaire d'un chaland, affecté au transport des boues extraites par la drague, échoué dans un port maritime, puisse opposer à l'État. — Ce chaland ne constitue pas un navire dans le sens de l'article 216 (*).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 216 du Code de commerce modifié par la loi susvisée du 12 août 1885, en cas de naufrage dans un port ou hâvre, dans un port maritime ou dans les eaux qui lui servent d'accès, comme aussi en cas d'avarie aux ouvrages d'un port, le propriétaire du navire peut se libérer,

(*) Le recours se fondait sur l'extension que la jurisprudence civile a donnée au mot *navire* dans la disposition de l'article 216. Il citait un jugement du tribunal de commerce du Havre, qui a décidé qu'un chaland allant du Havre à Rouen et à Paris, par la Seine, peut revendiquer, même en cas d'accident survenu au cours de sa navigation fluviale, le bénéfice de cet article (Havre, 2 juillet 1888). De même encore, un jugement du tribunal de commerce d'Anvers a décidé qu'un bateau employé ordinairement à une navigation fluviale peut réclamer le même bénéfice si, au moment de l'accident, il faisait une navigation maritime (Anvers, 8 mai 1876, *Journal de droit int. privé*, 1876, p. 466). En sens inverse, le ministre des travaux publics invoquait la définition donnée du *navire*, par l'arrêt de la Cour de cassation du 20 février 1844, et de laquelle il résulte que la loi entend par navire de mer tous les baleiniers qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, remplissent en mer un service spécial, ou suffisent à une industrie particulière. Dans l'espèce le chaland était insuffisant pour effectuer un transport, puisqu'il n'avait pas de propulseur et était conduit par un remorqueur.

même envers l'État, de toutes dépenses d'extraction ainsi que de tous dommages-intérêts, par l'abandon du navire et du fret des marchandises; que les termes mêmes de la disposition précitée sont exclusifs de l'application de cette disposition à un chaland affecté au transport des boues extraites par une drague dans un port et qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé d'accorder au sieur Serrure le bénéfice de l'article précité et l'a condamné au remboursement des frais d'enlèvement de son chaland coulé dans le port de Dieppe et aux fins du procès-verbal... (Rejet.)

(N° 115)

[22 janvier 1892]

Voirie (Grande). — Chemin de fer d'intérêt général. — Ministre. — Caractère de la décision. — Recours non recevable. — [Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ligne de Lyon à Sathonay.)]

La décision par laquelle le Ministre des travaux publics, approuvant un projet de travaux à effectuer sur une ligne de chemin de fer, met à la charge de la compagnie concessionnaire, la construction des ouvrages d'art pour deux voies, n'est pas susceptible d'être déférée directement au Conseil d'État par la voie contentieuse, par le motif qu'elle serait contraire aux conventions passées avec l'État. — Il appartient au conseil de préfecture de statuer sur l'interprétation de ces conventions (*).

. . . .

CONSIDÉRANT que le recours susvisé tend à l'annulation de la décision du Ministre des travaux publics, en date du 1er mars 1889, par laquelle ce dernier a approuvé le projet de travaux à effectuer sur la ligne de Lyon à Sathonay, et a mis à la charge de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée la construction des ouvrages d'art pour deux voies, par le motif que ladite décision serait contraire, tant à la convention du 1er avril 1863, passée avec la compagnie des Dombes, et au cahier des charges de cette compagnie, à laquelle la compagnie de Lyon a été substituée, qu'à

(*) 23 mai 1890, chemins de fer de Lyon (*Ann.* 1892, p. 467).

la convention du 26 mai 1883 qui règle les rapports de cette dernière avec l'État;

Mais considérant que cette demande a pour objet l'interprétation des conventions et cahier des charges susvisés et qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, c'est aux conseils de préfecture qu'il appartient de statuer en premier ressort sur les difficultés de cette nature; que par suite ladite compagnie ne saurait être recevable à attaquer directement devant le Conseil d'État la décision dont s'agit et que son recours doit être rejeté... (Requête rejetée comme non recevable.)

(N° 116)

[22 janvier 1892]

Voirie (*Grande*). — *Chemin de fer d'intérêt local.* — *Prolongation avec déplacement de gare.* — *Conseil général.* — (Sieur Jaulerry et autres et Chemin de fer de Bayonne à Biarritz.)

Le Ministre des travaux publics ne peut pas sans excès de pouvoir autoriser le prolongement d'un chemin de fer d'intérêt local dans l'intérieur d'une ville, avec création de gare nouvelle, sans l'intervention du conseil général qui en fait la concession. — Ces travaux autorisés plusieurs années après la mise en construction de la ligne ne rentrent pas dans la modification de détail, qu'il appartient à l'administration d'ordonner (1re esp.).

Procédure. — Intervention admise de la compagnie intéressée (1re esp.).

Enquête : recours : l'arrêté par lequel le préfet ordonne une enquête n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'État pour excès de pouvoir. — C'est une simple mesure d'instruction (2e esp.).

1re ESPÈCE. — (*Sieur Jaulerry et autres.*)

VU LA REQUÊTE des demoiselles Félicie et Amélie Jaulerry et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil — annuler pour excès de pouvoir une décision du 20 décembre 1889, par laquelle le Ministre des travaux publics a approuvé le projet de prolongement du chemin de fer de Bayonne à Biarritz et la cons-

truction d'une nouvelle gare sur la place de la Liberté; attendu : 1° que l'enquête a été ouverte dans les formes prescrites en vue de déterminer le nombre et l'emplacement des stations, alors qu'il s'agit d'un prolongement de la voie ferrée constituant un travail qui doit être soumis aux enquêtes prévues par l'ordonnance du 18 février 1834 et par le décret du 18 mai 1881; que l'irrégularité de l'enquête entraîne la nullité de la décision approbative du projet; 2° que, le chemin de fer d'intérêt local de Bayonne-Biarritz ayant été concédé par délibération du conseil général du 18 avril 1874, c'était au conseil général seul qu'il appartenait d'étendre la concession accordée, ou d'en modifier le tracé, aux termes de l'article 6 de la loi du 11 juin 1880, que même un décret devait intervenir, comme en 1875, pour approuver la délibération du conseil général; 3° que la décision du Ministre est encore nulle en ce qu'elle comporte la construction d'un viaduc métallique de 42 mètres d'ouverture, dont il n'a pas été question à l'enquête, quoique cette partie du travail eût une importance capitale pour les immeubles des requérants qu'elle rendra inhabitables;

Vu les observations du Ministre des travaux publics, tendant au rejet du pourvoi, attendu que les travaux projetés par la compagnie du Chemin de fer de Bayonne à Biarritz ne constituent qu'un déplacement de gare et n'excèdent pas les limites de la concession faite en 1875, d'après laquelle le chemin devait aboutir à l'entrée de Biarritz; que, pour reporter la gare à une distance de 125 mètres de l'emplacement actuel sur des terrains achetés par la compagnie, il n'y avait pas lieu de recourir aux enquêtes prescrites en vue des expropriations ou par le décret du 18 mai 1881 en vue de l'emprunt des voies publiques; qu'aux termes de l'article 9 du cahier des charges de la concession, l'emplacement des stations est déterminé par l'administration sur les propositions de la compagnie après une enquête spéciale; que, si la loi du 11 juin 1880 dispose, dans son article 3, que les projets d'exécution doivent être soumis au conseil général, cette prescription, en admettant qu'elle soit applicable à une concession faite sous l'empire de la loi du 12 juillet 1865, ne peut concerner que les projets d'ensemble et non un projet de déplacement de gare; qu'enfin, aucune disposition n'oblige l'administration à ouvrir une enquête sur les projets de viaduc à la rencontre des routes nationales; que, d'ailleurs, le dossier de l'enquête, très complet, indiquait à quelle distance des maisons voisines se trouvait l'ouvrage et que les propriétaires intéressés ont été mis

à même de consigner leurs observations sur le registre d'enquête;

Vu les mémoires en intervention présentés pour la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Bayonne à Biarritz, représentée par le sieur Ardoin, son directeur... tendant au maintien de la décision attaquée, attendu que, dès la construction du chemin de fer, la compagnie a tenté d'établir sa gare d'arrivée au point actuellement désigné qui était l'entrée de Biarritz; que, si elle a dû ajourner ce projet, par suite des prétentions exagérées de quelques propriétaires, elle avait pris ses mesures pour un raccordement ultérieur de sa gare provisoire avec la place de la Liberté; qu'ayant pu acquérir en 1889 un terrain de 7.681 mètres carrés, qui lui permettait de deplacer la gare des voyageurs sans recourir à l'expropriation, elle s'est mise en instance pour obtenir, conformément aux articles 3 et 9 du cahier des charges de sa concession, la modification de sa gare d'arrivée à Biarritz; que le projet approuvé ne lèse pas les intérêts de requérants; qu'au fond la procédure suivie a été régulière;

. . . .

En ce qui concerne *l'intervention de la compagnie du Chemin de fer d'intérêt local de Bayonne à Biarritz :*

Considérant que cette compagnie peut avoir intérêt au maintien de la décision attaquée; que, dès lors, son intervention est recevable;

Sur le pourvoi des sieurs Jaulerry, Vispaly et autres :

Considérant que l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Bayonne à Biarritz a été déclaré d'utilité publique par un décret du 19 juin 1875 et que les travaux de la ligne concédée au sieur Ardoin ont été exécutés conformément au tracé approuvé par la commission départementale des Basses-Pyrénées dans sa séance du 6 février 1875, en vertu d'une délégation du conseil général;

Considérant que s'il appartenait au préfet, à la suite de ce décret, en vertu des pouvoirs qu'il tenait de l'article 2 de la loi du 12 juillet 1865, d'approuver des projets définitifs pour l'établissement du chemin de fer, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, conformément aux stipulations de l'article 3 du cahier des charges annexé à la convention du 30 janvier 1875, il n'en résulte pas que les modifications consistant dans le prolongement de la voie ferrée vers l'intérieur de Biarritz et dans la construction d'une nouvelle gare sur la place de la Liberté aient pu être exécutées sans l'appro-

bation préalable du conseil général des Basses-Pyrénées ; qu'en effet les changements, autorisés par l'administration plusieurs années après l'ouverture du chemin de fer, ne rentrent pas dans la catégorie des modifications de détail qui pouvaient être ordonnées par le préfet des Basses-Pyrénées, et que la décision approbative du Ministre des travaux publics, auquel il appartenait de fixer la largeur du viaduc projeté sur la route nationale n° 10 et d'autoriser des travaux à exécuter dans les limites de la zone frontière, ne pouvait intervenir qu'après l'avis conforme de l'autorité qui a fait la concession ; que, par suite, sans qu'il y ait lieu d'examiner les autres moyens invoqués par les requérants, ceux-ci sont fondés à soutenir que c'est à tort que le projet dont s'agit n'a pas été soumis à l'approbation du conseil général des Basses-Pyrénées et à demander pour ce motif l'annulation de la décision du Ministre des travaux publics, en date du 20 décembre 1889... (Intervention de la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Bayonne à Biarritz admise. Décision annulée.)

2e ESPÈCE. — *Sieurs Dubois, Garisoain et autres.*

CONSIDÉRANT que par l'arrêté attaqué, le préfet du département des Basses-Pyrénées s'est borné à prescrire une enquête sur le projet de déplacement de la gare d'arrivée du chemin de fer d'intérêt local de Bayonne à Biarritz dans l'intérieur de Biarritz; que ledit arrêté, intervenu avant toute approbation des modifications projetées par l'autorité compétente, ne constitue qu'une mesure d'instruction et, par suite, n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'État par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872... (Rejet.)

(N° 117)

[22 janvier 1892]

Voirie (*Grande*). — *Chemins de fer algériens.* — *Compte de l'établissement.* — *Garantie d'intérêts.* — *Partage de bénéfices.* — *Recours pour excès de pouvoir; non-recevabilité.* — [Compagnie des Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (Gares de Constantine et de l'Agha.)]

Le décret par lequel le Président de la République inscrit au compte général de l'établissement, pour l'exercice du droit de

partage des bénéfices, des dépenses résultant de l'agrandissement des gares, n'est pas susceptible d'être déféré directement au Conseil d'État pour excès de pouvoir. — Le décret ne fait pas obstacle à ce que la compagnie conteste devant le juge compétent, lors de la vérification des comptes, l'imputation au compte de premier établissement des dépenses de cette nature.

. . . .

CONSIDÉRANT que pour demander l'annulation des décrets des 3 août et 10 novembre 1888, la compagnie soutient que lesdits décrets auraient été rendus hors des cas prévus par la convention qui règle ses rapports avec l'État, et que les dispositions des mêmes décrets aux termes desquelles il est décidé que le montant de la dépense effectuée pour travaux d'agrandissement des gares de l'Agha et de Constantine, sera ajouté au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, seraient contraires aux stipulations de l'article 61 de son cahier des charges;

Mais considérant que les décrets attaqués ont été pris en exécution de l'article 8, paragraphe 7, de la convention du 1er mai 1863, qui prévoit l'inscription, en vertu de décrets d'autorisation, au compte de premier établissement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, des dépenses faites pour l'exécution des travaux complémentaires qui seraient reconnus être le premier établissement, et que, si la compagnie entend contester l'imputation audit compte des sommes représentant des dépenses de cette nature, c'est seulement lors de la vérification des comptes de chaque exercice et alors que l'inscription aura été effectuée qu'il lui appartient de formuler ses prétentions dans les formes et conditions prévues par le décret du 20 septembre 1863; qu'ainsi, les décrets attaqués ne faisant pas obstacle à ce qu'elle conteste à ce moment l'imputation au compte de premier établissement des dépenses dont s'agit, la compagnie n'est pas recevable à déférer ces décrets au Conseil d'État par la voie du recours pour excès de pouvoir... (Requêtes rejetées comme non-recevables.)

(N° 118)

[23 janvier 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. —

Loi du 21 *mai* 1836. — (Sieurs Breuil, Opoix et Houillères de Béthune.)

Viabilité. — Le chemin a été porté sans réclamation sur le tableau des chemins entretenus à l'état de viabilité (Breuil, 1re *esp.).*

Exploitant de houillères. — Les exploitants de mine, ne devant de subvention spéciale que pour les chemins vicinaux dégradés par leur exploitation, ne sont pas responsable des dégradations causées par les charrois de charbon, effectués par les marchands qui ont pris livraison de la houille à des gares situées en dehors du périmètre de la mine, et l'ont transportée à leur magasin (Houillères de Béthune, 2e *esp.)* (*).

Débiteur de la subvention : lorsque les transports de bois provenant d'une coupe ont été effectués par les voituriers pour le compte d'un entrepreneur de la coupe, celui-ci n'est pas recevable à demander que la subvention soit mise à la charge des voituriers (Breuil, 1re *esp.).*

Dégradation n'ayant pas le caractère extraordinaire, eu égard à la faible subvention réclamée. Décharge (Opoix, 3e *esp.).*

Évaluation des dégradations en tenant compte du nombre des transports, du poids et de la nature des chargements, des distances parcourues et de la saison pendant laquelle les transports ont été effectués (Breuil, 1re *esp.; — Opoix,* 3e *esp.).*

Réclamations. — Qualité pour réclamer. — Le préfet a seul qualité, sans autorisation des conseils municipaux des communes intéressées, pour réclamer les subventions en faveur des chemins de grande communication (Breuil, 1re *esp. — Opoix,* 3e *esp.).*

Expertise déclarée suffisante quoique tardive : le retard provenait de la faute de l'industriel, qui n'a pas nommé d'expert; au surplus, les experts ont à leur disposition tous les documents nécessaires (Breuil, 1re *esp. — Opoix,* 3e *esp.).*

Conseil d'État. — Recours collectif formé par trois industriels contre l'unique arrêté statuant sur la réclamation du préfet; recevabilité seulement en ce qui concerne le premier dénommé dans la requête : ces industriels ont des intérêts distincts (Opoix, 3e *esp.).*

(*) Même solution, 21 février 1890, houillères de Béthune, *Ann.* 1891, p. 167.

1re ESPÈCE. — (*Sieurs Breuil, Dayre et Cie.*)

. . . .

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que les communes intéressées n'ont pas réclamé de subventions :*

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 9 de la loi du 21 mai 1836, les chemins vicinaux de grande communication sont sous l'autorité du préfet; qu'ainsi c'est au préfet qu'il appartient de réclamer des subventions spéciales au nom des communes intéressées aux chemins de grande communication, sans qu'il soit besoin de l'autorisation desdites communes;

Sur le moyen tiré de ce que les chemins de grande communication nos 18 *et* 57 *n'auraient pas été entretenus à l'état de viabilité au commencement de l'année* 1887 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les chemins dont s'agit figuraient sur le tableau des chemins entretenus à l'état de viabilité au commencement de l'année 1887; que ledit tableau a été publié et affiché dans les communes intéressées, sans qu'aucune réclamation ait été formée par les requérants, et que ceux-ci n'apportent aucune preuve à l'encontre des constatations dudit tableau;

Sur le moyen tiré de ce que les subventions, en admettant qu'elles fussent dues, auraient dû être mises à la charge du voiturier qui a effectué les transports auxquels les dégradations sont attribuées :

Considérant qu'aux termes de l'article 14 de la loi du 21 mai 1836, les subventions spéciales auxquelles peut donner lieu l'exploitation d'une forêt doivent être mises à la charge des propriétaires ou des entrepreneurs, suivant que l'exploitation et les transports ont lieu pour les uns ou pour les autres; et qu'il résulte de l'instruction que les transports de bois provenant de la coupe de Roquedols, effectués par différents voituriers, ont eu lieu pour le compte des sieurs Breuil, Dayre et Cie.

Sur la tardiveté des expertises :

Considérant que, si les expertises relatives aux dégradations causées en 1887 n'ont eu lieu qu'au mois d'août 1888, il résulte de l'instruction que ce retard est imputable aux requérants qui n'ont pas désigné d'expert; que, d'ailleurs, les experts ont eu à leur disposition des documents leur permettant d'apprécier l'existence et l'étendue des dégradations;

Sur la quotité des subventions :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les transports

des requérants, en 1887, ont causé des dégradations extraordinaires aux chemins de grande communication nos 18 et 57; que, pour l'évaluation des subventions qui doivent être mises à la charge des requérants, les experts ont tenu compte des dépenses effectuées sur ledit chemin, du poids et de la nature des chargements, des distances parcourues, du nombre des voitures, des saisons et des circonstances spéciales dans lesquelles les transports ont eu lieu;

Considérant toutefois que les subventions que les requérants ont été condamnés à payer sont exagérées et qu'il sera fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire en les réduisant aux sommes de 46f,20 pour le chemin n° 18 et de 1.204 francs pour le chemin n° 57;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que de ce qui précède il résulte que les frais d'expertise doivent être mis pour un quart à la charge des requérants et pour le surplus à la charge des communes intéressées aux chemins nos 18 et 57... (Subventions de 1.107f,43 et de 3.240f,42 réduites, la première à la somme de 46f,20 et la seconde à la somme de 1.204 francs. Frais d'expertise pour un quart à la charge des requérants et pour les trois quarts à la charge des communes intéressées. Arrêtés réformés en ce qu'ils ont de contraire.)

2e ESPÈCE.— (*Préfet du Pas-de-Calais contre Compagnie houillère de Béthune.*)

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que les transports de charbons qui ont dégradé les chemins nos 72 et 166 n'ont pas été effectués par la compagnie houillère de Béthune, mais par des marchands ou des particuliers qui prennent livraison de ces charbons aux gares de Cunchy et de Deuvry où ils les achètent à des marchands en gros auxquels cette compagnie les vend directement; que, si ladite compagnie a construit dans le périmètre de sa concession une voie ferrée pour amener les produits de ses extractions jusqu'à la gare de Violaines sur le chemin de fer du Nord, située en dehors de ce périmètre, cette circonstance ne suffit pas pour permettre de la considérer comme effectuant elle-même au delà de la gare de Violaines le transport de charbons que ses acheteurs ont livrés à la compagnie du Nord et qui circulent ensuite sur les rails de cette dernière compagnie; que, dans ces circonstances, le préfet du département du Pas-de-

Calais n'est pas fondé à réclamer des subventions à la compagnie houillère de Béthune à raison des dégradations causées auxdits chemins nos 72 et 166... (Rejet.)

3e ESPÈCE. — (*Sieurs Opoix, Delaplace et autres.*)

. . . .

CONSIDÉRANT que les sieurs Opoix, Delaplace, Liénard et Darlet ont des intérêts distincts; qu'il suit de là qu'ils devaient présenter des pourvois distincts contre l'arrêté du conseil de préfecture qu'ils attaquent;

Considérant qu'ils n'ont formé au contraire qu'un pourvoi collectif; que, dès lors, ce pourvoi n'est recevable qu'en ce qui concerne le sieur Opoix, premier dénommé dans la requête;

En ce qui touche la requête du sieur Opoix: sur le moyen tiré de ce que les communes intéressées aux chemins dont s'agit n'ont pas réclamé de subventions spéciales :

Considérant qu'aux termes de l'article 9 de la loi du 21 mai 1836, les chemins vicinaux de grande communication sont sous l'autorité du préfet; qu'ainsi c'est au préfet qu'il appartient de réclamer, au nom des communes intéressées aux chemins de grande communication, les subventions dues à raison des dégradations extraordinaires causées auxdits chemins;

Sur l'existence des dégradations et le montant des subventions:

Considérant que si, par suite de retards imputables en partie au sieur Opoix, l'expertise relative aux dégradations extraordinaires, qui auraient été causées, en 1888, aux chemins de grande communication nos 15, 20, 25 et 112 n'a eu lieu qu'au mois de juillet 1889, les experts ont eu cependant à leur disposition des renseignements suffisants pour pouvoir reconnaître l'existence et l'étendue des dégradations; qu'ils ont tenu compte du nombre des colliers, de la nature et du poids des chargements, de l'époque des transports, des conditions d'assiette et d'entretien des chemins et de l'importance de la circulation générale; et que le sieur Opoix n'établit pas que les subventions spéciales mises à sa charge par le conseil de préfecture en ce qui touche les dégradations causées aux chemins de grande communication nos 20 et 25 soient exagérées;

Mais considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que l'usage fait par le sieur Opoix des chemins de grande communications nos 15 et 112 ait eu pour effet de causer auxdits chemins des dégradations extraordinaires dans le sens de l'article 14 de la loi du 21 mai 1836; que le requérant est donc fondé à de-

mander décharge des subventions spéciales afférentes à ces chemins;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, par suite de ce qui précède, il y a lieu de mettre à la charge des communes intéressées aux chemins de grande communication n°s 15, 20, 25 et 112, un quart des frais d'expertise auxquels le sieur Opoix a été condamné... (Décharge. La part des frais d'expertise mise par l'arrêté à la charge du sieur Opoix est réduite d'un quart, qui sera supporté par les communes intéressées aux chemins n°s 15, 20, 25 et 112. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus rejeté.)

(N° 119)

[29 janvier 1892]

Cours d'eau. — Syndicats défensifs. — Loi du 21 juin 1865. — (Syndicats du Haut-Taillebourg et de Sénestis contre sieur Laliman.)

Compétence. Apport de digues à un syndicat. — Le conseil de préfecture est compétent pour connaître des contestations entre un syndicat et un associé, au sujet de l'indemnité à laquelle il prétend pour apport de digues au syndicat. — (Syndicat du Haut-Taillebourg, 1re esp.) (*).

Décidé que la digue située dans le périmètre et sur des parcelles faisant partie du syndicat constitue un apport à ce syndicat, qui est tenu d'en indemniser le propriétaire (Syndicat du Haut-Taillebourg, 1re esp.); — en conséquence, le syndicat voisin ne saurait être tenu d'aucune indemnité (Syndicat de Sénestis, 2e esp.).

L'indemnité accordée aux propriétaires qui ont fait apport de la digue à laquelle le syndicat et la commune ont fait des travaux, ne pouvant comprendre que la valeur des travaux exécutés par les propriétaires qui font l'apport et une difficulté existant sur ce point, l'examen en est renvoyé à une expertise confiée à l'ingénieur en chef du département (Syndicat de Sénestis, 2e esp.).

Réclamation. Délai. — Une réclamation qui tend non pas à la décharge de taxes syndicales, mais à l'allocation d'une in-

---

(*) 18 mars 1881, Syndicat des digues de la Gresse (*Ann.* 1882, p. 837.)

demnité à raison de l'apport d'une digue à un syndicat, ne doit pas, à peine de nullité, être formée dans les trois mois de la mise en recouvrement du rôle. — (*Syndicat de Sénestis, 2e esp.*).

Dépens. — *Pas de dépens en matière de taxes syndicales* (*1re esp.*).

1re espèce. — (*Syndicat du Haut-Taillebourg contre sieur Laliman.*)

. . . .

Sur la compétence :

Considérant que la demande formée par le sieur Laliman devant le conseil de préfecture avait pour but de faire déclarer qu'une digue construite par lui et ses auteurs devait être considérée comme un apport fait par lui au syndicat du Haut-Taillebourg et, par suite, de faire fixer la somme qui lui serait due par le syndicat, à raison de cet apport; que cette question se rattache à l'appréciation et au règlement des droits respectifs des associés et à la répartition entre eux des dépenses; qu'ainsi, aux termes des dispositions combinées de la loi du 16 septembre 1807 et de la loi du 21 juin 1865, le conseil de préfecture était compétent pour statuer sur la demande du sieur Laliman;

Au fond :

Considérant que, pour demander décharge des condamnations prononcées contre lui, le syndicat du Haut-Taillebourg se borne à soutenir que la digue à raison de laquelle le sieur Laliman a demandé et obtenu une indemnité n'aurait pas été incorporée aux digues de ce syndicat et serait comprise dans le périmètre du syndicat de Sénestis;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment des plans dressés le 25 novembre 1875 et le 23 février 1876 en vue de la formation des associations syndicales du Haut-Taillebourg et de Sénestis, que c'est, non le ruisseau de Tarague, mais le ruisseau de la Terrade, limite des communes de Sénestis et de Taillebourg, qui forme également la limite des deux syndicats; que la digue litigieuse est placée sur la rive droite dudit ruisseau et que, dès lors, cette digue, d'ailleurs située sur le territoire de la commune de Taillebourg et sur des parcelles à raison desquelles le sieur Laliman est imposé aux rôles du syndicat du Haut-Taillebourg, est comprise dans le périmètre de ce syndicat; qu'il suit de là que c'est avec raison que l'indemnité à laquelle le sieur Laliman avait droit a été mise à la charge du syndicat du Haut-Taillebourg;

Considérant, d'autre part, que le syndicat ne conteste pas le montant de ladite indemnité;

Sur les intérêts des intérêts demandés par le sieur Laliman :

Considérant que le sieur Laliman a demandé les intérêts des intérêts une première fois le 8 janvier 1889, une deuxième fois le 4 mars 1890 et une troisième fois le 10 mars 1891; qu'à ces dates les intérêts lui étaient dus depuis plus d'une année; que, dès lors, il a droit, par application de l'article 1154 du Code civil, à partir desdites dates, aux intérêts des intérêts échus;

Sur les conclusions du sieur Laliman en ce qui touche les dépens :

Considérant que les contestations relatives à la répartition des dépenses entre les intéressés et à la perception des taxes syndicales sont introduites sans frais; qu'ainsi il n'y a pas lieu de prononcer une condamnation aux dépens... (Rejet. Intérêts des sommes dues au sieur Laliman échus le 8 janvier 1889, le 4 mars 1890 et le 10 mars 1891 capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir desdites dates. Conclusions à fins de dépens rejetées.)

2e ESPÈCE. — (*Syndicat de Sénestis contre sieurs Laliman et consorts.*)

. . . .

SUR LA RECEVABILITÉ *de la réclamation du sieur de Moutard devant le conseil de préfecture :*

CONSIDÉRANT que ladite réclamation tendait, non à la décharge ou à la réduction des taxes syndicales auxquelles le sieur de Moutard était imposé au rôle de l'association syndicale de Sénestis, mais à l'allocation d'une indemnité à raison de l'apport fait par lui à cette association d'une digue lui appartenant, dont il n'aurait pas été tenu compte lors du classement des terres; que, dès lors, le syndicat requérant n'est pas fondé à soutenir que ladite réclamation n'était pas recevable par le motif qu'elle aurait été produite plus de trois mois après le jour où le rôle des taxes a été rendu exécutoire par le préfet;

En ce qui concerne la portion de la digue du sieur Laliman (Simon), comprise entre les ruisseaux de la Terrade et de Tarrague :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment des plans dressés le 25 novembre 1875 et le 23 février 1876 en vue de la formation des associations syndicales du Haut-Taillebourg et de Sénestis, que c'est, non le ruisseau de Tarrague, mais le

ruisseau de la Terrade, limite des deux communes de Sénestis et de Taillebourg, qui forme également la limite des deux syndicats; que la digue litigieuse est placée sur la rive droite dudit ruisseau et que dès lors cette digue, d'ailleurs située sur le territoire de la commune de Taillebourg et sur des parcelles à raison desquelles le sieur Laliman est imposé aux rôles du syndicat du Haut-Taillebourg, est comprise dans le périmètre de ce syndicat; que de ce qui précède, il résulte que le tronçon de digue dont s'agit ne doit pas être compris dans le calcul de l'indemnité due au sieur Laliman par le syndicat de Sénestis;

Au fond :

Considérant que les digues à raison desquelles les sieurs Laliman et autres ont demandé et obtenu des indemnités n'ont pas été construites dans leur intégralité par ces propriétaires et leurs auteurs; que, notamment, elles ont été renforcées et surélevées dans le cours de l'année 1858 aux frais de la commune de Sénestis et que d'autres travaux ont été exécutés à diverses époques soit par les habitants de la plaine de Sénestis en temps de crues de la Garonne, soit par le syndicat de Sénestis en 1876 et 1877; que pour le calcul des indemnités à allouer aux sieurs Laliman et autres, il ne doit être fait état que de leur apport réel, c'est-à-dire du cube de digues construit par chacun d'eux et ses auteurs;

Considérant que pour déterminer ce cube et le montant des indemnités le tiers expert a calculé le cube actuel de chacune des digues litigieuses, en a déduit le cube des travaux exécutés en 1858 par la commune de Sénestis, celui des brèches réparées en 1876 et 1877 et, pour deux de ses digues, le cube des terrassements faits par les habitants de la plaine en temps de crue et qu'il a proposé d'allouer à chacun des propriétaires, outre une somme de 0f,98 par mètre cube du cube ainsi déterminé, une somme de 0f,40 pour emprunt de terre par mètre cube des travaux exécutés par la commune et la collectivité des habitants; que le rapport du tiers expert a été homologué par l'arrêté attaqué qui a fixé les indemnités aux chiffres proposés par ledit tiers expert;

Considérant que, d'une part, il résulte de l'instruction et notamment des métrés joints au recours que le cube attribué par le tiers expert aux digues litigieuses dans leur état actuel est exagéré; que, d'autre part, pour calculer le cube des travaux exécutés en 1858 par la commune de Sénestis, le tiers expert s'est exclusivement fondé sur des renseignements verbaux qui lui ont été fournis par l'un des adjudicataires desdits travaux;

qu'il résulte tant de la déclaration écrite dudit entrepreneur, en date du 22 mars 1886, et des certificats émanant de divers propriétaires et d'un entrepreneur coadjudicataire avec le précédent des travaux de 1858, que des profils des digues dressées en 1856 par un ingénieur des ponts et chaussées et joints au dossier, que les données sur lesquelles s'est fondé le tiers expert pour le calcul du cube des travaux de 1858 sont erronées et que le cube par lui déterminé est trop faible : qu'enfin aucune indemnité ne devait être allouée pour emprunts de terre; qu'en effet, il résulte de l'instruction que pour les travaux exécutés en temps de crues par la collectivité des habitants, les propriétaires riverains ont fourni gratuitement les terres nécessaires et que, lors des travaux de 1858, il en a été de même pour la majorité des propriétaires, et que ceux qui ont refusé la fourniture gratuite de la terre ont été immédiatement indemnisés; que de ce qui précède il résulte que les indemnités calculées par le tiers expert sont trop élevées et que c'est à tort que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a adopté les conclusions de son rapport;

Sur les conclusions tendant à ce qu'il soit ordonné un complément d'expertise :

Considérant que l'état actuel de l'instruction ne permet pas de déterminer la portion des digues litigieuses construite par les propriétaires et leurs auteurs; que, d'autre part, il résulte de l'instruction que, dans l'intérêt même de la conservation des digues dont s'agit, certains travaux devront être exécutés par le syndicat et que l'État refuse toute subvention pour lesdites digues avant l'achèvement des travaux; que notamment la digue du sieur Laliman (Simon) devra être abaissée sur une partie de son parcours pour former déversoir et que le couronnement des digues situées en amont de la précédente devra être régularisé; qu'à raison de cette situation le profil réalisé par le syndicat ne saurait être considéré comme équivalent à la valeur de ces digues et que l'indemnité à accorder à chacun des propriétaires devra être diminuée de ce chef; mais qu'il est impossible, en l'état, de fixer la quotité de cette réduction; qu'il y a lieu, dès lors, de décider qu'il sera, par les soins de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de Tarn-et-Garonne, procédé à un supplément d'instruction à l'effet : 1° de déterminer à l'aide des profils dressés le 16 juin 1856, joints au dossier, le cube des digues litigieuses en 1856 et la portion desdites digues qui aura pu être construite par les habitants de la plaine de Sénestis en temps de crues et celle construite par les sieurs Laliman et consorts et

leurs auteurs ; 2° de rechercher le montant des travaux à exécuter sur chacune des digues dont s'agit, soit pour la création d'un déversoir sur la digue transversale, soit pour la régularisation du couronnement des digues en amont de la précédente, travaux visés dans l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 27 mars 1889... (Il sera, avant dire droit, procédé par les soins de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de Tarn-et-Garonne à un supplément d'instruction à l'effet : 1° de déterminer à l'aide des profils dressés le 16 juin 1856 et joints au dossier, le cube de la digue du sieur Laliman (Simon), non compris la portion de ladite digue comprise entre les ruisseaux de la Terrade et de Tarrague, et de celles des sieurs Laliman (Louis et Auguste), Réjaut, de Moutard et Martin en 1856, et la portion desdites digues qui aura pu être construite par les habitants de la plaine de Sénestis en temps de crues de la Garonne et celle construite par les sieurs Laliman et consorts et leurs auteurs; 2° de rechercher le montant des travaux à exécuter sur ces digues tant pour la création d'un déversoir sur la digue transversale que pour la régularisation de la crête des digues litigieuses en amont de la précédente, travaux visés dans l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 27 mars 1889.)

(N° 120)

[29 janvier 1892]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Maison d'école. — (Sieur Bardelot contre commune de La Celle-Condé.)

Résiliation. — Insuffisance des acomptes : rejet : les acomptes ont été versés à l'entrepreneur au fur et à mesure de l'avancement des travaux sauf en ce qui concerne les sommes contestées.

Augmentation dans la masse des travaux. — Bien que l'article 30 *des clauses et conditions générales du* 16 *novembre* 1866 *ne soit pas applicable à l'entreprise, la résiliation peut être prononcée au profit de l'entrepreneur si la masse des travaux prévus au devis a été augmentée d'une manière notable et que l'entrepreneur ne pouvait prévoir. — Renvoi à l'expertise pour déterminer l'importance des modifications imprévues.*

Provision allouée à l'entrepreneur, en présence de ce fait que

la commune se trouve débitrice de celui-ci, en tenant même pour fondées toutes les réclamations de la commune.

Procédure. — Double degré de juridiction : non-recevabilité de conclusions qui n'ont pas été soumises au conseil de préfecture.

. . . .

CONSIDÉRANT que les deux pourvois ci-dessus visés sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision;

Sur les conclusions du sieur Bardelot tendant à faire déclarer qu'il avait droit à la résiliation de son entreprise à partir du 25 *février* 1886, *date de sa requête introductive d'instance :*

Considérant que l'entrepreneur fonde cette demande d'une part sur ce que la commune ne se serait pas conformée aux dispositions de l'article 17 du cahier des charges concernant les conditions du payement des travaux et d'autre part sur ce que les prévisions du devis, en ce qui concerne le montant des travaux, auraient été dépassées de plus d'un sixième;

Considérant qu'il n'est pas contesté que des acomptes s'élevant à 13.284 francs ont été payés à l'entrepreneur au fur et à mesure de l'avancement des travaux, jusqu'au 25 février 1886, mais que l'entrepreneur soutient qu'il lui était dû encore à cette date, déduction faite du dixième de garantie, une somme de 2.540 francs;

Considérant qu'en admettant que les allégations du requérant sur ce point fussent reconnues exactes, le refus de payement par la commune de cette somme contestée ne serait pas de nature dans les circonstances de l'affaire à justifier la demande de résiliation présentée par le sieur Bardelot;

Mais considérant que si, ainsi que l'a reconnu le conseil de préfecture, l'article 30 du cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des ponts et chaussées n'était pas applicable à l'entreprise du requérant, celui-ci n'en aurait pas moins le droit d'obtenir la résiliation de son marché au cas où il serait établi que la masse des travaux prévus au devis et s'élevant, rabais réduit, à 15.170 francs, a été augmentée dans une mesure notable et que cette augmentation excède celle que l'entrepreneur pouvait s'attendre à supporter, étant donnés l'objet et les conditions de son entreprise; que l'état de l'instruction ne permet pas au Conseil de vérifier les allégations contradictoires des parties en ce qui concerne l'importance des modifications apportées au projet soumis à l'adjudication à la date de la demande de résiliation; que, dans ces circonstances, il y a lieu, annulant

l'arrêté attaqué qui a rejeté immédiatement ladite demande, d'ordonner une expertise à l'effet de déterminer l'augmentation que les modifications apportées au projet primitif à la date de la demande en résiliation avaient entraînée ou devaient avoir pour résultat d'entraîner dans la masse des travaux, et de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour qu'il y soit statué à nouveau après ladite expertise sur la demande du sieur Bardelot;

Sur le recours incident de la commune tendant à ce qu'il lui soit alloué une indemnité pour retard dans l'exécution des travaux :

Considérant que cette demande n'a pas été présentée devant le conseil de préfecture et que la commune n'est dès lors pas recevable à la présenter devant le Conseil d'État;

Sur les conclusions du sieur Bardelot tendant à l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture du 20 *juin* 1888 *qui a rejeté sa demande de provision :*

Considérant que la commune reconnaît que le montant des travaux exécutés par le sieur Bardelot n'est pas inférieur, rabais déduit, à 19.816f,71; qu'elle avait payé seulement à la date de l'arrêté attaqué 13.284 francs; qu'à la vérité, elle prétend que le sieur Bardelot est son débiteur, à titre d'indemnité pour diverses causes de préjudice, d'une somme qu'elle évalue elle-même à 1.000 francs; mais qu'en admettant que cette prétention soit fondée, la commune n'en aurait pas moins dû, de son propre aveu, la somme de 5.532f,71; que, dans ces circonstances, le sieur Bardelot est fondé à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté sa demande de provision;

Considérant que la commune ayant payé, à la date du 30 septembre 1891, au sieur Bardelot 2.000 francs, il y a lieu de fixer à 3.000 francs la somme à payer par elle à cet entrepreneur à titre de provision... (Arrêtés annulés. Les parties sont renvoyées devant ledit conseil de préfecture pour qu'il y soit statué à nouveau sur la demande présentée par le sieur Bardelot le 25 février 1886, après qu'il aura été procédé dans les formes prescrites par les articles 14 et suivants de la loi du 22 juillet 1889 à une expertise à l'effet de déterminer l'augmentation que les modifications apportées au projet soumis à l'adjudication à la date de ladite demande avaient entraînée ou devaient entraîner dans la masse des travaux. La commune payera au sieur Bardelot, à titre de provision, la somme de 3.000 francs. Recours incident de la commune rejeté. La commune condamnée aux dépens.)

(N° 121)

[30 janvier 1892]

Algérie. — Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature — Réclamations. — Délai. — Non-recevabilité d'une réclamation formée plus de trois mois après la publication des rôles. — (Sieur Lahssen-ben-Ali.)

Considérant que, d'après les articles 28 de la loi du 21 avril 1832 et 8 de la loi du 4 août 1844, les demandes en décharge ou réduction des contributions directes et taxes assimilées doivent être formées dans les trois mois de la publication des rôles; que, d'après l'ordonnance royale du 10 août 1834, modifiée par celles des 15 avril 1845 et 1er septembre 1847, et par l'arrêté du chef du pouvoir exécutif du 9 décembre 1848, les conseils de préfecture en Algérie, statuent sur toutes les matières dont la connaissance est dévolue aux conseils de préfecture en France et dans les mêmes formes d'instruction; qu'il suit de là que les articles précités des lois du 21 avril 1832 et du 4 août 1844 sont applicables, en Algérie, aux demandes en décharge ou réduction des contributions directes et taxes assimilées;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le rôle des prestations a été publié dans la commune de Nemours le 15 janvier 1889, et que la demande du sieur Lahssen-ben-Ali n'a été enregistrée à la préfecture d'Oran que le 11 octobre 1889, c'est-à-dire après l'expiration du délai prescrit par les lois susvisées; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté cette demande comme tardivement présentée... (Rejet.)

(N° 122)

[30 janvier 1892]

Communes. — Rues et places. — Associations syndicales. — Taxes. — Réclamation. — (Sieur Collin.)

Quittance des termes échus. — La disposition de la loi du 21 avril 1832, d'après laquelle le contribuable doit joindre à sa

réclamation la quittance des termes échus, est corrélative à la division de la taxe en douzièmes payables par mois. Dès lors, si l'arrêté autorisant un syndicat n'a pas prescrit la division des taxes en douzièmes, la quittance des termes échus ne saurait être exigée à l'appui de réclamations contre les taxes. Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture (*).

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée par le conseil de préfecture au sieur Collin, et tirée de ce qu'il n'aurait pas joint à sa réclamation la quittance des termes échus de sa cotisation :*

CONSIDÉRANT que la disposition de l'article 28 de la loi du 21 avril 1832, aux termes de laquelle tout contribuable qui se croit surtaxé doit joindre à sa demande en décharge ou réduction la quittance des termes échus de sa cotisation est corrélative à la règle d'après laquelle les contributions directes sont divisées en douzièmes payables par mois;

Considérant que l'arrêté préfectoral du 19 juin 1874, qui a organisé le syndicat des rues d'Alfortville, n'a pas prescrit le payement par douzièmes des taxes à recouvrer sur les propriétaires intéressés aux travaux exécutés par ledit syndicat; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré non recevable la demande du sieur Collin pour défaut de production de la quittance des termes échus de sa cotisation;

AU FOND :

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer immédiatement sur la réclamation du sieur Collin; que, dès lors, il y a lieu de le renvoyer devant le conseil de préfecture pour y être statué à nouveau sur sa réclamation après instruction régulière... (Arrêté annulé dans celles de ses dispositions qui concernent le sieur Collin. Renvoi devant le conseil de préfecture pour y être statué à nouveau après instruction régulière.)

(N° 125)

[30 janvier 1892]

Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Endiguements. — Asso-

(*) Voy. 3 août 1877, même solution en matière de taxes de pavage : Ville de Paris (*Ann.* 1878, p. 1184).

ciations syndicales. — Taxes. — Décharge. — (Sieurs Signobos, Léon, Figon et autres.)

Une association syndicale pour la défense contre les inondations, constituée par ordonnance royale, n'a pas pu modifier la répartition des taxes syndicales sans que cette mesure ait été autorisée par l'administration et sans qu'une délibération spéciale ait été prise par la commission spéciale prévue par l'ordonnance du syndicat (*).

Réclamation. — Requête collective formée par plusieurs membres d'un syndicat, ayant des intérêts distincts, contre un arrêté rendu en matière de taxes syndicales : recevabilité en ce qui concerne seulement le premier dénommé dans la requête.

CONSIDÉRANT que les requérants ont des intérêts personnels et distincts; que, par suite, ils ne peuvent demander l'annulation de l'arrêté susvisé du conseil de préfecture que par des requêtes individuelles ; qu'ainsi la requête collective qu'ils ont présentée n'est recevable qu'en ce qui concerne le sieur Signobos, premier signataire de ladite requête;

En ce qui touche la requête du sieur Signobos :

Considérant qu'en 1887 le syndicat des digues de la rive gauche du confluent de l'Eyrieux a procédé à une revision du classement des propriétés comprises dans le périmètre de l'association, et qu'après avoir soumis le classement nouveau à une enquête et l'avoir fait approuver par l'assemblée générale des associés et par le préfet, conformément aux articles 10 et 11 de la loi du 21 juin 1865, il a fait mettre en recouvrement un rôle dressé d'après les bases nouvelles de répartition des dépenses;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que le syndicat de l'Eyrieux a été constitué par ordonnance du 25 septembre 1843, par application des lois du 14 floréal an XI et du 16 septembre 1807; que, d'après l'article 26 de ladite ordonnance, une commission spéciale est chargée d'homologuer les plans fixant le périmètre des terrains compris dans l'association et le classement des propriétés comprises dans l'enceinte de ce périmètre; qu'aux termes de l'article 26 de la loi du 21 juin 1865, les lois du 14 floréal an XI et du 16 septembre 1807 continueront à rece-

(*) Voy. 20 février 1888, même solution, chemin de fer du Midi (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 52).

voir leur exécution à défaut de formation d'associations libres ou autorisées lorsqu'il s'agira de travaux d'endiguement; que le syndicat de digues de l'Eyrieux ne constitue pas une association syndicale autorisée dans le sens de la loi du 21 juin 1865; que, dès lors, il ne pouvait être procédé à une révision du classement des propriétés comprises dans le périmètre de l'association sans que cette mesure eût été ordonnée par l'autorité supérieure et sans que le classement nouveau eût été homologué par la commission spéciale prévue par l'article 26 de l'ordonnance constitutive du syndicat; que, dès lors, le sieur Signobos est fondé à soutenir que le rôle sur lequel il a été imposé, en 1887, a été illégalement dressé et à demander décharge de la taxe à laquelle il a été porté sur ledit rôle... (Arrêté annulé dans celle de ses dispositions qui concernent le sieur Signobos. Décharge. Conclusions des sieurs Léon, Figon et autres rejetées.)

(N° 124)

[5 février 1892]

Ateliers insalubres (1re *classe*). — *Agrandissement d'une usine à pétrole.* — *Arrêté préfectoral stipulant des conditions différentes de celles fixées par le décret du* 19 *mai* 1873 *pour l'établissement de ces usines.* — (Sieur Augereau contre sieurs Desmarais frères.)

Régularité d'un arrêté préfectoral qui a autorisé l'agrandissement d'une usine à pétrole en stipulant des conditions différentes de celles fixées par le décret du 19 *mai* 1873, *alors que cet arrêté a été approuvé par le ministre du commerce, après avis conforme du comité consultatif des arts et manufactures.*

Décidé que les obligations imposées par l'arrêté préfectoral au propriétaire de l'usine étaient suffisantes pour assurer la sécurité et la salubrité publiques, et qu'elles présentaient des garanties au moins équivalentes à celles des prescriptions édictées par le décret de 1873 (*).

Considérant que, d'après l'article 6 du décret ci-dessus visé

(*) Rap. l'arrêt du 25 juillet 1890 (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 717); même requérant.

du 19 mai 1873, les préfets peuvent autoriser des entrepôts ou magasins établis et exploités dans des conditions différentes de celles déterminées par l'article 5 dudit décret, lorsque ces conditions présentent des garanties au moins équivalentes pour la sécurité publique, et que, dans ce cas, les arrêtés d'autorisation, avant d'être délivrés aux demandeurs, doivent être soumis à l'approbation du ministre du commerce qui statue sur l'avis du comité consultatif des arts et manufactures ;

Considérant, d'une part, que l'arrêté du préfet de la Gironde, en date du 2 juin 1886, qui a autorisé l'agrandissement de l'usine des sieurs Desmarais, en stipulant des conditions différentes de celles de l'article 5 du décret précité, a été soumis au ministre du commerce, de l'industrie et des colonies, et a été approuvé par ledit ministre, après avis conforme du comité consultatif des arts et manufactures ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que les obligations imposées par cet arrêté aux sieurs Desmarais sont suffisantes pour assurer la sécurité et la sabrité publiques et présentent des garanties au moins équivalentes à celles des prescriptions édictées par l'article 5 du décret susvisé du 19 mai 1873; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la demande du sieur Augereau... (Rejet avec dépens.)

(N° 125)

[5 février 1892]

Communes. — Maire. — Alignement individuel conforme au plan général d'alignement. — Édifice menaçant ruine. — Péril imminent. — Formalités. — Excès de pouvoir. — (Sieur Courmont.)

L'arrêté par lequel un maire met un propriétaire en demeure de faire procéder dans un certain délai à la démolition de constructions réparées par lui en violation d'un arrêté d'alignement précédemment rendu, ne peut pas être déféré au Conseil d'État par la voie du recours pour excès de pouvoir.

Lorsque l'immeuble présente un péril assez imminent pour qu'il ne soit pas possible, sans compromettre la sûreté publique, de procéder à l'expertise prescrite par les déclarations

du roi des 18 *juillet* 1729 *et* 18 *août* 1730, *les mesures jugées nécessaires pour la sûreté publique ne peuvent être prises, à peine de nullité, que sur les rapports des agents de la voirie et après avoir appelé le propriétaire à y contredire. Arrêté annulé sur ce point* (*).

En ce qui concerne *l'arrêté du préfet de Seine-et-Oise en date du* 7 *mai* 1889 :

Considérant que par ledit arrêté pris après enquête et avis du du conseil municipal, le préfet agissant dans l'exercice des pouvoirs qui lui appartenaient en vertu du décret du 25 mars 1852, tableau A, n° 50, et de la loi du 5 avril 1884, a approuvé le plan général des alignements de la rue de la Gare dans la commune de Maffliers, et qu'à l'appui de sa demande tendant à en faire prononcer l'annulation, le sieur Courmont n'a présenté aucun moyen; que, par suite, il y a lieu de rejeter les conclusions de ce chef;

En ce qui concerne l'arrêté d'alignement du 15 *mai* 1889 :

Considérant que cet arrêté a été rendu, sur la demande présentée par le sieur Courmont en vue de reconstruire un mur de clôture longeant la rue de la Gare, et qu'en donnant au requérant un alignement déterminé par une ligne droite parallèle, à une distance de 7 mètres du mur de la propriété Dupont située du côté opposé de la rue, le maire de Maffliers n'a fait que se conformer à l'arrêté préfectoral du 7 mai 1889;

En ce qui concerne l'arrêté du 18 *juin* 1889 :

Considérant que, par ledit arrêté, le maire de Maffliers a : 1° mis le sieur Courmont en demeure de faire procéder, dans un délai de deux jours, à la démolition des constructions réparées par lui en violation de l'arrêté d'alignement du 15 mai 1889, sous peine, à raison de cette contravention, d'être poursuivi devant l'autorité compétente pour la réprimer ; 2° déclaré qu'une partie du mur appartenant au requérant menace ruine et enjoint d'en opérer la démolition;

Sur la première disposition :

Considérant qu'elle ne constitue qu'une simple mise en demeure ne pouvant préjudicier aux droits du requérant; que, dès lors, elle n'est pas susceptible d'être déférée au Conseil

(*) Voy. 25 janvier 1889, Courty (*Ann.* 1890, p. 79) ; — voy. 16 novembre 1882, Chassignon et les renvois (*Arr. du C. d'Ét.*); — 16 mai 1872, Bassinot (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 308).

d'État, par application des lois des 7-14 octobre 1790 et du 24 mai 1872;

Sur la seconde disposition :

Considérant qu'en admettant que le mur de l'immeuble appartenant au sieur Courmont se trouvât en état de péril imminent et qu'il ne fût pas possible, sans compromettre la sûreté publique, de procéder à l'expertise prescrite par les déclarations du roi des 18 juillet 1729 et 18 août 1730, les mesures jugées nécessaires ne pouvaient, aux termes de l'article 10 de la dernière de ces déclarations, être prises que sur le rapport d'un agent de la voirie, le propriétaire ayant été appelé à y contredire; qu'il résulte de l'instruction que ces formalités n'ont pas été remplies; que, dans ces circonstances, le sieur Courmont est fondé à demander l'annulation de la disposition dont il s'agit... (Arrêté du maire de Maffliers, en date du 18 juin 1889, annulé dans celle de ses dispositions par laquelle il a prescrit au sieur Courmont de démolir une partie de son mur. Rejet du surplus des conclusions de la requête.)

(N° 126)

[5 février 1892]

Travaux publics communaux. — Construction d'un groupe scolaire. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Jacquet contre commune de Faverges.)

Art. 49 : *Retard dans le payement d'acomptes sur les matériaux approvisionnés et les travaux exécutés; non lieu à indemnité, l'entrepreneur n'établissant pas que la commune ait eu des fonds disponibles qu'elle aurait refusé d'employer au payement d'acomptes* (*VI et VII*).

Carrières : Changement de carrières demandé par l'entrepreneur et refusé par la commune; non lieu à indemnité, la production des carrières appartenant à la commune et prévue au devis n'ayant pas été insuffisante (*II*).

Cube de fouilles et de bétons supérieur à celui prévu au devis : Pas d'ordre écrit. Allocation seulement du prix du cube nécessaire à la bonne exécution des ouvrages (*X-XI*).

Dommages à l'entrepreneur : Prétendue interdiction faite indûment par l'architecte à l'entrepreneur de déposer ses matériaux sur un terrain nécessaire à l'organisation de son chantier ; préjudice possible : renvoi à l'expertise (*VIII*) (*).

Ralentissement des travaux prétendu imputable à la commune : renvoi à l'expertise (*III*).

Prétendue atteinte portée par le maire et la commission municipale à la considération et au crédit de l'entrepreneur : fait personnel ; incompétence de la juridiction administrative (*IV*) (**).

Faux frais : Rentrent dans les faux frais de l'entreprise les dépenses faites pour amener sur le chantier l'eau nécessaire à l'exécution des travaux (*I*).

Manque à gagner : Travaux de terrassements distraits de l'entreprise et confiés à d'autres entrepreneurs. Décidé que dans l'espèce cette atteinte au droit de l'entrepreneur n'équivaut point à une résiliation partielle du marché pouvant obliger la commune à reprendre une partie du matériel de l'entreprise. Renvoi à l'expertise sur la question de savoir si les travaux dont s'agit étaient compris dans le marché et pour la fixation de l'indemnité s'il y a lieu (*IX*).

Provision demandée supérieure à celle allouée par le conseil de préfecture ; rejet à raison des malfaçons reprochées à l'entrepreneur (*XVI*).

Réception définitive : Impossibilité de fixer si les travaux ont été mis en état de réception définitive et à quel moment ils l'ont été. Renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué sur ce point après appréciation des malfaçons par les experts (*XIII*).

Résiliation : Travaux ajournés : Décidé qu'à raison du peu d'importance de ces travaux, l'entrepreneur n'avait subi aucun préjudice et qu'il ne pouvait demander la résiliation de son entreprise (*XII-XIV-XV*).

Sujétion : Emploi de pierres d'une couleur uniforme prétendu exigé par l'architecte, alors que les carrières prévues au devis fournissaient des pierres de plusieurs couleurs : sujétion possible ; renvoi à l'expertise (*II*).

Exploitation d'une carrière rendue plus onéreuse par suite de l'autorisation donnée à d'autres entrepreneurs d'exploiter la

---

(*) Comp. 12 décembre 1890, ville de Lorient (*Ann.* 1892, p. 689).
(**) 28 mars 1890, commune du Val (*Ann.* 1892, p. 382).

même carrière; réclamation non recevable, l'entrepreneur n'ayant point fait constater le dommage à lui causé, lorsqu'une vérification était possible (V).

. . . .

I. EN CE QUI CONCERNE *l'adduction des eaux :*

CONSIDÉRANT que le sieur Jacquet demande le remboursement des frais qu'il a supportés pour amener sur le chantier l'eau nécessaire à l'exécution de ses travaux, sans même alléguer que les ouvrages construits à cet effet puissent être utilisée par la commune;

Mais considérant que le transport de l'eau sur le chantier rentre dans les faux frais de l'entreprise; qu'ainsi la commune ne saurait être tenue de payer aucune indemnité à raison de ce travail que le sieur Jacquet a fait dans son seul intérêt;

II. *En ce qui concerne la pierre de Seythenex :*

Considérant que le sieur Jacquet se fonde, pour demander une indemnité, sur le refus, par la commune, de l'autoriser à substituer les carrières d'Annecy à celles de Seythenex et sur les sujétions qui lui auraient été imposées pour l'emploi des pierres;

A. *Sur le premier point :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la production des carrières prévues au devis n'a pas été insuffisante, et que le requérant n'établit pas que la commune était sans intérêt à exiger l'emploi des matériaux provenant des carrières lui appartenant et que le devis avait expressément désignées;

B. *Sur le second point :*

Considérant que le sieur Jacquet soutient que l'architecte a exigé l'emploi de pierres d'une couleur uniforme alors que les carrières de Seythenex en fournissaient de plusieurs couleurs; que cette obligation pourrait constituer une sujétion de nature à justifier l'allocation d'une indemnité;

Mais considérant que l'état de l'instruction ne permet pas d'apprécier ce chef de la réclamation du sieur Jacquet, et qu'il y a lieu d'en renvoyer l'examen aux experts désignés par le conseil de préfecture;

III. *Sur la demande d'indemnité à raison des lenteurs apportées par la commune dans la direction des travaux :*

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas d'apprécier si le ralentissement des travaux et la suspension des ouvrages, dont se plaint le requérant, résultent des fautes imputables à la commune; que, par suite, il y a lieu de charger les experts de

vérifier l'exactitude des allégations de l'entrepreneur et d'évaluer, s'il y a lieu, le préjudice causé;

IV. *Sur la demande d'indemnité pour l'atteinte qui aurait été portée à la considération et au crédit de l'entrepreneur :*

Considérant que le sieur Jacquet ne justifie pas que, lors de la vérification à laquelle le maire et les membres de la commission municipale ont procédé, le 13 mars 1888, ils soient sortis de l'exercice de leurs attributions; que, d'ailleurs, s'il avait à se plaindre de fautes personnelles à son égard ce n'est pas contre la commune et devant la juridiction administrative qu'il devrait porter son action;

V. *Sur la demande d'indemnité à raison des frais d'exploitation de la carrière de Vuiz :*

Considérant qu'en autorisant le sieur Jacquet à extraire de la carrière de Vuiz des matériaux pour son entreprise, la commune n'avait pas renoncé au droit de donner la même autorisation à d'autres entrepreneurs; qu'à la vérité le requérant soutient que, par le fait de ces derniers, l'exploitation de la carrière a été rendue plus onéreuse pour lui; mais que, faute de l'avoir fait constater lorsqu'une vérification était possible, il n'est plus recevable, aujourd'hui, à prétendre, de ce chef, à une indemnité;

VI-VII. *En ce qui concerne la demande d'indemnité pour retards dans le payement des acomptes sur les matériaux approvisionnés et sur les travaux :*

Considérant que si, aux termes de l'article 44 des clauses et conditions générales rendu applicable au marché du sieur Jacquet, des payements d'acomptes sont faits en raison de la situation des travaux et sur le prix des matériaux approvisionnés, l'article 49 dispose que ces payements ne pouvant avoir lieu qu'au fur et à mesure des fonds disponibles, il ne sera jamais alloué d'indemnité, sous aucune dénomination, pour retard de payement pendant l'exécution des travaux; que le sieur Jacquet ne justifie pas que la commune ait eu des fonds disponibles qu'elle aurait refusé d'employer au payement d'acomptes; que, par suite, sa demande, sur ce chef, doit être rejetée;

VIII. *Sur la demande d'indemnité à raison des difficultés causées à l'entrepreneur pour l'organisation de son chantier :*

Considérant que le sieur Jacquet soutient que l'architecte lui a interdit indûment de déposer ses matériaux sur un terrain nécessaire à l'organisation de son chantier et qu'il en est résulté pour lui un préjudice;

Considérant que, dans le cas où l'interdiction dont il s'agit ne

serait pas justifiée, elle serait de nature à ouvrir, en faveur du sieur Jacquet, un droit à indemnité; mais que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer sur ce chef de réclamation et qu'il y a lieu d'en renvoyer l'examen aux experts;

IX. *En ce qui concerne les travaux de terrassement qui auraient été distraits de l'entreprise et confiés à d'autres entrepreneurs :*

Considérant que le sieur Jacquet réclame tout à la fois, de ce chef, une indemnité égale au bénéfice dont il aurait été privé et la reprise de son matériel comme conséquence de la résiliation de son marché, en ce qui concerne les travaux de terrassement dont il s'agit;

Mais considérant que, si une indemnité peut lui être due, dans le cas où des tiers auraient été chargés de l'exécution des travaux faisant partie de son entreprise, cette atteinte au droit du requérant n'équivaut pas, dans les circonstances de l'affaire, à une résiliation partielle du marché pouvant obliger la commune à reprendre une partie du matériel de l'entrepreneur;

Considérant toutefois que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer, dès à présent, sur la demande d'indemnité et qu'il y a lieu de charger les experts de rechercher si les travaux de terrassements précités étaient ou non compris dans le marché du sieur Jacquet et, en cas d'affirmative, d'évaluer l'importance de ces travaux;

X-XI. *En ce qui concerne le cube des fouilles et des bétons :*

Considérant que le sieur Jacquet ne justifie pas d'un ordre de l'architecte lui prescrivant d'exécuter un cube de fouilles et de bétons supérieur à celui prévu au devis; que, par suite, il n'est pas fondé à se plaindre de la disposition par laquelle l'arrêté attaqué a décidé qu'il n'avait droit qu'au payement du cube de fouilles et de bétons nécessaire à la bonne exécution des ouvrages et à charger les experts de procéder à une vérification de ce chef;

XII-XIV-XV. *En ce qui concerne les travaux ajournés ;*

Considérant que si la commune a renoncé à l'exécution d'un certain nombre de travaux accessoires pour lesquels une dépense de 9.399 francs était prévue au devis, le sieur Jacquet n'est pas fondé à soutenir qu'il lui a été ainsi causé un préjudice dont il lui soit dû réparation et à demander, pour ce motif, la résiliation de son entreprise alors que les travaux exécutés par lui et portés au décompte s'élevaient à la somme de 140.062^{f},45, chiffre supérieur aux prévisions du devis;

XIII. *Sur les conclusions tendant à faire fixer la date de la réception définitive :*

Considérant que les éléments de l'instruction ne permettent pas de décider si et à quelle époque les travaux ont été mis en état de réception définitive; qu'il y a lieu de renvoyer le sieur Jacquet devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra après que les experts auront, ainsi qu'ils en ont été chargés par l'arrêté attaqué, apprécié les malfaçons reprochées à l'entrepreneur de la commune;

XVI. *Sur la demande de provision :*

Considérant qu'à raison des malfaçons reprochées au sieur Jacquet et soumises à l'examen des experts désignés par le conseil de préfecture, il n'y a pas lieu de condamner la commune à lui payer, par provision, une somme supérieure à celle de 3.000 francs déjà allouée par l'arrêté attaqué;

XVII. *Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :*

Considérant que le conseil de préfecture a sursis à statuer sur la demande d'intérêts jusqu'après instruction complète de la réclamation du sieur Jacquet, et que celui-ci n'est pas recevable à porter directement sa demande au Conseil d'État;

Considérant qu'il n'y a lieu, par suite, de statuer, en l'état, sur la demande d'intérêts des intérêts... (En outre de la mission qui leur a été confiée par l'arrêté attaqué, les experts devront rechercher : 1° si les ordres de l'architecte, en ce qui concerne l'emploi des pierres de Seythenex ont constitué une sujétion imprévue pour l'entrepreneur; 2° si le ralentissement et la suspension des travaux sont imputables à une faute de la commune; 3° si le sieur Jacquet a été indûment privé d'une partie des terrains sur lesquels il devait compter pour l'établissement de ses chantiers; 4° si les travaux de terrassement confiés à d'autres entrepreneurs étaient compris dans l'entreprise du sieur Jacquet, et, en cas d'affirmative, quelle est l'importance de ces travaux. Ils évalueront, s'il y lieu, les indemnités qui pourraient être allouées au sieur Jacquet sur ces divers chefs. Renvoi devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra, après expertise, sur les quatre chefs de réclamation ci-dessus énumérés ainsi que sur la demande du sieur Jacquet tendant à faire fixer la date de la réception définitive. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Rejet du surplus des conclusions de la requête. Les dépens seront supportés, pour les deux tiers, par la commune de Faverges.)

(N° 127)

[5 février 1892]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Dommages. — (Dame du Sendat et sieur Navail contre sieurs Varigard et Mortier.)

Lorsqu'un entrepreneur a pratiqué une brèche dans une digue située sur un terrain acquis par l'État, par voie d'expropriation, et que ce fait a eu pour conséquence l'inondation de certaines parcelles de terrain, une indemnité est due au propriétaire desdites parcelles et au fermier de l'une d'elles (*).

Frais d'expertise et de tierce expertise mis à la charge des entrepreneurs, ceux-ci n'ayant fait aucune offre aux réclamants.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que les sieurs Varigard et Mortier, entrepreneurs des travaux d'infrastructure du deuxième lot de la ligne de Marmande à Casteljaloux, ont, pour assurer les transports nécessaires à la construction d'un viaduc dépendant de leur entreprise, pratiqué une brèche dans une digue située sur un terrain acquis par l'État, par voie d'expropriation ; que ce fait a eu pour conséquence l'inondation, pendant quarante-huit heures, de différentes parcelles de terrain appartenant à la dame du Sendat, et dont l'une est affermée au sieur Navail; que, dans ces circonstances, les requérants sont fondés à demander la réparation du préjudice qui leur a été causé;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport du tiers expert, qu'il sera fait une juste appréciation de l'indemnité à laquelle ils ont droit, en allouant au propriétaire une somme de 83 francs et au fermier une somme de 100 francs;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que la dame du Sendat et le sieur Navail ont demandé les intérêts des indemnités auxquelles ils ont droit le 10 février 1887; que, dès lors, il y a lieu de les leur allouer à partir dudit jour;

Considérant qu'ils ont demandé les intérêts des intérêts dans

(*) Comp. 11 mai 1883, Chamboredon (*Ann.* 1884, p. 123) et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Le Vavasseur de Précourt ; — 8 août 1885, compagnie du Chemin de fer de Lyon (*Ann.* 1886, p. 267) ; — 31 janvier 1890, Bompoint-Nicot (*Ann.* 1892, p. 135).

leurs observations enregistrées au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, le 21 mars 1890; qu'à cette date, il leur était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, il y a lieu de décider que les intérêts seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à dater dudit jour;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que le sieurs Varigard et Mortier n'ayant pas fait d'offres aux requérants, la part des frais d'expertise mis à la charge de ceux-ci doit être supportée par les entrepreneurs... (Arrêté annulé. Il est accordé aux héritiers du Sendat une indemnité de 83 francs, et au sieur Navail une indemnité de 100 francs, avec intérêts à dater du 10 février 1887, et intérêts des intérêts à partir du 21 mars 1890. La part des frais d'expertise et de tiers expertise mise à la charge de la dame du Sendat et du sieur Navail sera supportée par les sieurs Varigard et Mortier, ainsi que les dépens.)

(N° 128)

[12 février 1892]

Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Assocation syndicale.
(Sieur Garène.)

Réclamation contre l'étendue du périmètre : un propriétaire compris depuis longtemps dans un syndicat formé pour la défense des propriétés voisines d'un cours d'eau et qui a toujours payé sans opposition les cotisations mises à sa charge n'est pas fondé à soutenir que son domaine se trouve situé en dehors du périmètre du syndicat (*).

Propriétaire demandant décharge de la taxe syndicale à lui imposée en se fondant sur ce qu'il n'aurait pas été convoqué aux réunions du syndicat et que ces réunions n'auraient pas été régulièrement constituées. Rejet : une convocation a été adressée individuellement à chacun des membres du syndicat et les séances pendant lesquelles ont été votées les taxes n'ont été entachées d'aucune irrégularité.

. . . .

(*) Comp. 12 novembre 1880, Llanas (*Arr. du C. d'Ét.*, 903; — 8 avril 1881, Belton (*Ann.* 1882, p. 882); — 23 février 1877, Roca (*Ann.* 1877, p. 1112).

Sur le grief tiré *de ce que le requérant n'aurait pas été convoqué aux réunions du syndicat et de ce que ces réunions n'auraient pas été régulièrement constituées :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que des convocations imprimées ont été adressées individuellement à chacun des membres de l'association syndicale de l'Agly, dont le siège est à Pia, en vue des réunions des 16 et 30 décembre 1888, et que le sieur Garène ne justifie pas que la convocation qui lui a été envoyée ne lui soit pas parvenue; qu'il est également établi par l'instruction que les séances pendant lesquelles ont été votées les dépenses faisant l'objet de la réclamation du sieurs Garène n'ont été entachées d'aucune irrégularité;

Sur le grief tiré de ce que la propriété du requérant ne serait pas comprise dans le périmètre du syndicat :

Considérant que des parcelles appartenant au sieur Garène ont été comprise depuis une époque antérieure à 1872 sur les rôles de répartition des dépenses de l'association syndicale de l'Agly; qu'il a payé sans opposition les cotisations qui ont été mises à sa charge, notamment en 1874, 1877 et 1881; que, dès lors, il n'est pas recevable à soutenir que les terrains lui appartenant ne sont pas compris dans le périmètre de l'association et à demander par ce motif décharge de la taxe qui lui a été réclamée pour l'année 1889... (Rejet.)

(N° 129)

[12 février 1892]

Travaux publics communaux. — Chemins vicinaux ordinaires. — Souscriptions recueillies en vue du classement et acceptées définitivement. — Retrait de l'engagement. — (Dame veuve de Châteaubriant contre commune de Thouarsais-Bouildroux.)

Lorsqu'une personne s'est inscrite sans condition pour une certaine somme sur la liste des souscriptions recueillies en vue du classement d'un chemin vicinal et que son engagement a été accepté par le conseil municipal dont la délibération visée par le préfet a été transmise à la commission départementale, ce souscripteur ne peut pas retirer son offre de concours, alors surtout que le chemin dont s'agit a été classé par la commission départementale.

. . . .

Considérant que la dame veuve de Châteaubriant s'est inscrite sans condition pour une somme de 1.000 francs sur la liste des souscriptions recueillies en vue du classement comme chemin vicinal ordinaire de la commune de Thoarsais-Bouildroux du chemin dit de Beaujolais à la croisée du Cerisier; que ces souscriptions ont été acceptées par le conseil municipal à la date du 7 juin 1885 et que la délibération dudit conseil, visée d'ailleurs par le préfet de la Vendée le 26 septembre suivant, a été transmise par lui à la commission départementale; que l'engagement de la dame de Châteaubriant est ainsi devenu définitif et que le classement du chemin dont s'agit ayant été prononcé par la commission départementale le 12 juillet 1886, ladite dame n'a pu, à la date du 3 mars 1888, retirer son offre de concours; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que l'arrêté attaqué a rejeté sa réclamation... (Rejet avec dépens.)

(N° 130)

[12 février 1892]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Occupation temporaire d'une carrière d'argile appartenant à des fabricants de briques et de produits céramiques et nécessaire à leur industrie. — Dommages résultant de l'exploitation d'une autre carrière. — Demande en indemnité. — Intérêts. — Procédure. — (Compagnie du Midi contre sieur Oustau et Cie.)

Fabricants de briques privés de la jouissance d'une carrière d'argile, par suite de l'occupation temporaire du terrain et obligés de prendre dans une autre carrière l'argile nécessaire à leur industrie. Demande en indemnité à raison de la mauvaise qualité de divers bancs d'argile de la nouvelle carrière, qui aurait entraîné des déchets de fabrication, un grave préjudice commercial et l'augmentation des dépenses de combustible. Rejet : si les réclamants s'étaient rendus exactement compte de l'état de la carrière, ils auraient pu se dispenser d'exploiter les bancs d'argile de mauvaise qualité, par suite, les dommages subis ne sont pas la conséquence nécessaire et directe de l'occupation — et, d'autre part, il n'est pas établi que l'augmentation

des dépenses de combustible ait eu pour cause l'emploi de l'argile de la nouvelle carrière.

Intérêts alloués à tort par le conseil de préfecture au taux de 6 p. 100. Réduction au taux de 5 p. 100.

Procédure. — Le conseil de préfecture ayant statué conformément aux conclusions d'une des parties, cette partie n'est pas recevable à réclamer devant le Conseil d'État la réformation sur ce point de l'arrêté attaqué.

. . . .

SUR LE RECOURS INCIDENT DES SIEURS OUSTAU ET Cie : — 1° *En ce qui touche la valeur de l'argile restée disponible dans leur carrière d'Aureilhau pendant l'exploitation de celle de Barbazou :*

CONSIDÉRANT que le conseil de préfecture a admis en compensation la valeur de cette argile, conformément aux dernières conclusions des sieurs Oustau eux-mêmes, en date du 12 mars 1886, qu'ainsi ils ne sont pas recevables à réclamer sur ce point la réformation de l'arrêté attaqué;

2° *En ce qui touche la demande de diverses indemnités pour déchets de fabrication, préjudice commercial et augmentation des dépenses de combustible :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la carrière de Barbazou renfermait des bancs d'argile de qualité différente et que si les sieurs Oustau et Cie s'étaient rendus exactement compte de l'état de cette carrière ils auraient pu se dispenser d'exploiter en 1881 et 1882 les bancs d'argile de mauvaise qualité qui ont, d'après eux, déterminé les dommages et préjudices dont ils se plaignent; qu'ainsi ces dommages ne sont pas la conséquence nécessaire et directe de l'occupation, et que, par suite, la compagnie ne saurait être déclarée responsable; qu'il n'est pas justifié, d'autre part, que l'augmentation des dépenses de combustible aient eu pour cause l'emploi de l'argile de Barbazou;

SUR LES INTÉRÊTS : — 1° *En ce qui concerne le taux :*

Considérant que, par application de l'article 1153 du Code civil, les intérêts doivent, en l'espèce, être fixés au taux de 5 p. 100 et non de 6 p. 100 et qu'il y a lieu de réformer de ce chef l'arrêté attaqué;

2° *En ce qui concerne le point de départ :*

Considérant que les sieurs Oustau et Cie ont fait leur première demande d'intérêt le 9 juin 1884 et qu'à cette époque il leur était dû une somme de 45.000 francs environ; qu'ainsi il y a lieu d'allouer les intérêts de cette somme à partir de la date précitée; que pour le surplus de l'indemnité le conseil de pré-

fecture a fixé à bon droit le point de départ des intérêts au 26 septembre 1885;

SUR LES INTÉRÊTS DES INTÉRÊTS :

Considérant, que les intérêts des intérêts ont été demandés le 14 mars 1887 et le 25 mars 1890; mais que la compagnie du Midi ayant payé le 26 juin 1886 aux sieurs Oustau et Cie le montant en capital et intérêts de l'indemnité allouée par l'arrêté attaqué, il y a lieu d'ordonner seulement la capitalisation au 14 mars 1887 et au 15 mars 1890 des intérêts supplémentaires restant dus en vertu de la présente décision;

SUR LES FRAIS D'EXPERTISE :

Considérant que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des circonstances de la cause en les mettant en totalité à la charge de la compagnie du Midi... (Les sieurs Oustau et Cie auront droit aux intérêts à 5 p. 100 à partir du 9 juin 1884 de la somme de 45.000 francs et à partir du 26 septembre 1885 du surplus de l'indemnité alloué par le conseil de préfecture. Intérêts capitalisés aux 14 mars 1887 et 25 mars 1890. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Rejet du surplus des conclusions de la requête et du recours incident. La compagnie du Midi est condamnée aux dépens à l'exception de ceux du recours incident qui resteront à la charge des sieurs Oustau et Cie.)

(N° 131)

[12 février 1892]

Voirie *(Grande). — Ports maritimes. — Engins d'amarrages défectueux. — Dommages. — Compétence.* — (Compagnie des Corps morts et bouées d'amarrage du port de Bordeaux contre sieurs Mac Donald et Thompson et Cie.)

Compétence du conseil de préfecture pour statuer sur une demande en dommages-intérêts formée par le propriétaire d'un navire contre une compagnie concessionnaire des Corps morts et bouées dans un port maritime, à raison d'avaries causées à un navire par suite des vices de construction d'engins d'amarrages : ces engins sont des dépendances des ouvrages du port (*).

(*) Voy. 17 juillet 1891, compagnie des Corps morts de Bordeaux (*Ann.* 1892, p. 1202).

Décider que la compagnie des Corps morts devait être déclarée responsable d'avaries, provenant des vices de construction d'engins formant une dépendance des ouvrages du port, qui avaient été élevés par ladite compagnie. Rejet d'une objection tirée de ce que lesdits engins n'auraient pas été l'objet des vérifications et de la réception prescrite par le cahier des charges.

. . . .

En ce qui concerne *la requête de la Compagnie des Corps morts et bouées :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que les avaries éprouvées dans la journée du 20 août 1882 par le navire *Deveber* proviennent de l'insuffisance du corps mort n° 21 du groupe B de la rade des Chartrons sur lequel il était amarré, que la compagnie requérante soutient seulement que le système d'amarrage à quatre établi sur ce point lors de la concession, conformément aux prescriptions du cahier des charges, et destiné à des navires de 50 mètres de longueur, ayant été, à raison de la nature et de la direction des courants de la rade, remplacé en 1877, avec l'autorisation de l'administration, par un corps mort à émérillon de force moindre, la responsabilité de l'accident incombe aux officiers du port pour avoir fait amarrer ledit navire sur un corps mort qu'ils devaient savoir insuffisant et qui n'avait d'ailleurs jamais fait l'objet d'une réception régulière, et pour lui avoir assigné un mouillage d'une profondeur inférieure à son tirant d'eau;

Mais considérant que la substitution dont s'agit a été autorisée par un arrêté du préfet de la Gironde du 27 septembre 1877 sur la demande de la compagnie requérante et conformément à l'article 11 du cahier des charges, il résulte de l'instruction et notamment de la lettre du sieur Labat en date du 18 août 1877, des termes mêmes de l'arrêté précité et du plan qui y est annexé, que le changement dans le système d'amarrage ne devait pas avoir pour effet, dans la commune intention du sieur Labat et de l'administration, de modifier la force et les conditions d'utilisation des engins primitifs et que les engins nouveaux devaient également servir à l'amarrage des navires de 50 mètres; que, d'autre part, la circonstance que lesdits engins n'auraient pas été l'objet des vérifications et de la réception prescrites par les articles 5 et 16 du cahier des charges n'est pas de nature à dégager la compagnie requérante des obligations par elle contractées en vertu des articles 11, 12 et 17 du cahier des charges quant à la solidité et à l'entretien de ses ouvrages;

Considérant que la longueur du *Deveber* était inférieure à

50 mètres, et qu'il est établi par l'instruction que la profondeur du mouillage choisi dans la rade des Chartrons était insuffisante pour le tirant d'eau du navire; que, dans ces circonstances, et la demande portée devant le conseil de préfecture ayant pour objet la réparation d'avaries provenant des vices de construction d'engins formant une dépendance des ouvrages du port, c'est à bon droit que ledit conseil s'est, d'une part, déclaré compétent et a, d'autre part, par application des dispositions précitées du cahier des charges, condamné la compagnie requérante à réparer les avaries occasionnées par le dérapage du corps mort n° 21;

En ce qui touche le recours éventuel des sieurs Thompson et Mac Donald :

Considérant que de ce qui précède, il résulte que le recours des sieurs Mac Donald et Thompson enregistré sous le n° 71.431 est devenu sans objet... (Rejet avec dépens de la requête de la compagnie des Corps morts et bouées d'amarrage dans le port de Bordeaux. Il n'y a lieu à statuer sur le recours des sieurs Mac Donald et Thompson enregistré sous le n° 71.431.)

(N° 132)

[13 février 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Loi visée : 21 *mai* 1836. — (Sieurs Rivel, Arnal et autres.)

Prestations. — Exemption refusée à un individu ayant perdu un œil mais se livrant habituellement aux travaux de l'agriculture (Rivel, 1re esp.) (*).

Réclamations. — Qualité pour se pourvoir: Un percepteur ne peut pas former un recours contre des arrêtés qui l'ont condamné à restituer à divers contribuables le montant de la taxe des prestations payées par eux, alors qu'il n'a pas été partie aux instances engagées devant le conseil de préfecture. — Ledit percepteur n'aurait pu recourir qu'à la voie de la tierce opposition devant le conseil de préfecture (Arnal, 2e esp.) (**).

Subventions spéciales pour dégradations extraordinaires. —

(*) 15 novembre 1890, Berlier (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 839).
(**) Voy. 3 novembre 1882, percepteur de Livry (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 824).

Réclamations : défaut de production de l'arrêté attaqué ou tout au moins de l'extrait de l'arrêté qui a été notifié au réclamant. Non recevabilité (Durantel, 3e esp.).

Arrêté ordonnant un supplément d'expertise, tous droits et moyens des parties réservés; non-recevabilité d'un recours formé contre cet arrêté; il n'y a là qu'une décision préparatoire non susceptible d'être déférée au Conseil d'État (Péquart, 4e esp.).

Viabilité : le chemin a été porté sans réclamation sur le tableau des chemins entretenus à l'état de viabilité (Montignies, 5e esp.) (*).

Dégradations extraordinaires. — Un exploitant de carrière de sable doit une subvention spéciale pour les dégradations causées tant par ses transports que par ceux des particuliers qui s'approvisionnent à cette carrière alors qu'aucun de ces particuliers n'est personnellement imposable à une subvention spéciale (Montignies, 5e esp.)

Il n'y a pas lieu de tenir compte dans le calcul de la subvention d'une certaine quantité de matériaux fournis par l'industriel, à titre de prestation en nature, sur le chemin dégradé (Montignies, 5e esp.).

Évaluation des dégradations en tenant compte du nombre des colliers, de la nature et du poids des chargements, des saisons dans lesquelles ont été effectués les transports, de l'importance relative de la circulation générale et de la circulation industrielle. Subvention réclamée non exagérée. Rejet (Montignies, 5e esp.).

1re ESPÈCE. — (*Sieur Rivel.*)

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le sieur Rivel se livre habituellement aux travaux de l'agriculture; qu'il doit, dès lors, être considéré comme valide dans le sens de l'article 3 de la loi ci-dessus visée du 21 mai 1836; que, dans ces circonstances, c'est avec raison qu'il a été imposé et maintenu, pour l'année 1890, sur le rôle des prestations de la commune de Margerie-Chantagret... (Rejet.)

2e ESPÈCE. — (*Sieur Arnal.*)

. . . .

(*) Voy. 15 janvier 1786, Lunel (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 824); — 15 novembre 1890, compagnie des mines de la Chapelle (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 840); — 21 février 1890, compagnie de Béthune (*Ann.* 1892, p. 167).

Considérant que par les arrêtés attaqués, le conseil de préfecture a ordonné la restitution aux sieurs Roque, Barbier et autres de la taxe représentative des prestations auxquelles ils avaient été imposés, pour l'année 1889, sur le rôle de la commune de Sumène et qu'ils avaient effectuées en nature; que le percepteur de Sumène n'avait pas été partie devant le conseil de préfecture; que, dans ces circonstances, il n'aurait pu recourir qu'à la voie de la tierce opposition et qu'il n'est pas recevable à se pourvoir directement devant le Conseil d'État contre les arrêtés précités... (Rejet.)

3e espèce. — (*Sieur Durantel.*)

. . . .

Considérant que le sieur Durantel ne produit pas l'expédition de l'arrêté du conseil de préfecture contre lequel est dirigé son pourvoi; que, dès lors, il n'a pas satisfait aux prescriptions du décret du 22 juillet 1806; que, si, aux termes de l'article 61 de la loi du 22 juillet 1889, les recours en matière de contributions directes et de taxes assimilées sont exemptés de tout droit, autre que le droit de timbre, et peuvent être transmis sans frais au Conseil d'État, ces dispositions n'ont pas eu pour but de dispenser les requérants de joindre à leur requête, en exécution du décret précité, une expédition ou tout au moins l'extrait qui leur a été notifié de l'arrêté du conseil de préfecture... (Rejet.)

4e espèce. — (*Sieur Péquart.*)

. . . .

Considérant que l'arrêté attaqué par lequel le conseil de préfecture des Vosges a prescrit qu'il serait, tous droits et moyens des parties réservés, procédé à un supplément d'expertise à l'effet de rechercher la part incombant au sieur Péquart dans les dégradations extraordinaires causées en 1886, aux chemins de grande communication nos 3, 6, 11 et 18 ne constitue qu'une décision préparatoire non susceptible d'être déférée au Conseil d'État; que, dès lors, la requête du sieur Péquart doit être déclarée non-recevable... (Rejet.).

5e espèce. — (*Sieur Montignies.*)

. . . .

Sur le moyen tiré *de ce que le chemin de grande communication n° 3 n'aurait pas été, au 1er janvier 1889, entretenu à l'état de viabilité :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le chemin de grande communication n° 3 a été compris dans le tableau des chemins qui, au 1er janvier 1889, étaient entretenus à l'état de viabilité et que ledit tableau a été régulièrement publié et affiché dans les communes intéressées audit chemin, sans qu'aucune réclamation ait été présentée par le requérant;

Sur le moyen tiré de ce qu'une partie des transports de sable qui ont dégradé le chemin dont s'agit aurait été effectuée par divers particuliers :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'aucun de ces particuliers n'est personnellement imposable à une subvention spéciale; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que les experts ont fait entrer en compte pour le calcul de la subvention due par le sieur Montignies la totalité des transports de sable extrait de la carrière qu'il exploite;

Sur le moyen tiré de ce que le requérant a fourni, à titre de prestation en nature, sur le chemin de grande communication n° 3, 35 mètres cubes de matériaux :

Considérant que le payement de la taxe des prestations n'est pas de nature à dispenser le requérant d'une partie des subventions spéciales dont il serait passible à raison de dégradations extraordinaires;

En ce qui touche la quotité de la subvention :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise à laquelle il a été procédé, que les transports de sable effectués par le sieur Montignies en 1889 ont causé au chemin de grande communication n° 3 des dégradations extraordinaires; que, pour la fixation de la subvention due par le requérant, il a été tenu compte du nombre des colliers, de la nature et du poids des chargements, des saisons dans lesquelles ont été effectués les transports, de l'importance relative de la circulation générale et de la circulation industrielle sur le chemin n° 3 ainsi que les transports effectués par d'autres industriels et que le requérant n'établit pas qu'en fixant à 800 francs la subvention due par lui, pour l'année 1889, le conseil de préfecture ait fait une évaluation exagérée des dégradations extraordinaires causées par ses transports pendant ladite année au chemin de grande communication n° 3... (Rejet.)

(N° 133)

[19 février 1892]

Travaux publics. — Difficultés relatives à l'application d'un contrat de concession de ligne de chemin de fer. — Compétence. — [Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (Pont tournant de Marseille.)]

Un contrat de concession d'une ligne de chemin de fer constituant un marché de travaux publics, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de connaître d'abord des contestations soulevées sur l'application dudit contrat; en conséquence, non-recevabilité d'un recours formé directement devant le Conseil d'État.

VU LA REQUÊTE pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision, en date du 9 août 1886, et en tant que de besoin, une seconde décision, en date du 14 octobre 1886, confirmative de la précédente, par lesquelles le ministre des travaux publics a refusé de lui allouer la somme de 204.638f,45, montant des frais supportés par la compagnie pour l'établissement d'un pont tournant sur la passe des bassins de radoub du port de Marseille;

Ce faisant, attendu que l'ouvrage dont il s'agit était destiné au passage de la ligne de la Joliette à l'Estaque, conformément au tracé approuvé par décision ministérielle du 7 décembre 1868, et que, s'il a été construit par les soins de la compagnie des Docks, c'est par suite d'une convention intervenue entre ladite compagnie et la société requérante en vue d'assurer, par l'établissement d'un pont construit à frais commun, le service incombant à chacune des deux sociétés; que la compagnie des chemins de fer de Lyon a payé ainsi la moitié de la dépense totale, soit la somme de 204.638f,45; que, dans ces circonstances, le ministre soutient à tort que ladite compagnie n'est pas intervenue dans la construction de l'ouvrage dont elle demande le remboursement; qu'à la vérité le payement de cette somme n'a pas été stipulé, au profit de la compagnie, par la convention arrêtée entre elle et l'État, le 26 mai 1883, et dont l'article 4 déterminait les compensations auxquelles ladite com-

pagnie pourrait prétendre dans l'hypothèse, qui s'est réalisée, où le tracé de la ligne par l'intérieur des terres serait substitué au tracé par le littoral approuvé en 1868; mais que le silence de la convention sur ce point ne saurait faire obstacle à la réclamation; qu'en effet la compagnie ne demande rien à raison du changement de tracé de la ligne de l'Estaque, mais que l'État s'étant approprié, pour le service des voies qu'il établit sur les quais, un ouvrage construit aux frais de la compagnie, celle-ci est fondée à lui en réclamer la valeur;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée soutient que, pour rejeter sa demande, le ministre des travaux publics s'est fondé à tort sur les dispositions contenues dans l'article 4 de la convention du 26 mai 1883; qu'ainsi l'examen de sa requête implique l'appréciation des droits et obligations découlant respectivement, pour les parties, du contrat de concession contenu dans cette convention;

Considérant que les contrats de cette nature constituent des marchés de travaux publics, et que c'est au conseil de préfecture qu'il appartient, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, de connaître d'abord des contestations soulevées sur leur application; que, par suite, les décisions attaquées ne font pas obstacle à ce que la compagnie requérante porte sa demande devant la juridiction compétente, et que ladite compagnie n'est pas recevable à en saisir directement le Conseil d'État... (Rejet.)

(N° 134)

[26 février 1892]

Cours d'eau non navigable. — Taxes de curage. — Arrêté préfectoral ordonnant le curage affiché et publié dans les communes conformément à l'usage local; régularité : aucune disposition de loi n'exige la notification d'une mise en demeure individuelle aux propriétaires intéressés. — (Sieur Saintural.)

CONSIDÉRANT, d'une part, que l'arrêté préfectoral prescrivant le curage à vieux fond et à vieux bords du ruisseau de Montargue a été affiché et publié dans la commune de Chouppes, confor-

mément à l'usage local, et qu'aucune disposition de loi n'exigeait la notification d'une mise en demeure individuelle aux propriétaires intéressés;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que la taxe imposée au requérant n'est pas exagérée;

Considérant que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation du sieur Sainturat..... (Rejet.)

(N° 135)

[26 février 1892]

Cours d'eau non navigables. — Usine. — Prise d'eau. — Arrêtés prescrivant à des usiniers de présenter une demande de règlement d'eau. — Arrêté ordonnant une enquête. — Mesures d'instruction. — Recours pour excès de pouvoir. — (Sieurs Delubac frères.)

Lorsqu'un préfet a, par un premier arrêté, mis des usiniers en demeure de présenter une demande de règlement de la prise d'eau de leur usine, et que par un deuxième arrêté il s'est borné à soumettre à une nouvelle enquête le projet de règlement dont il s'agit, ces actes ne peuvent pas être déférés au Conseil d'État pour excès de pouvoir. — Ces arrêtés ont été pris dans l'exercice des pouvoirs de l'administration en matière de police des cours d'eau non navigables, et ils n'ont constitué que des mesures d'instruction ne portant aucune atteinte au droit des usiniers de se pourvoir ultérieurement contre l'acte portant règlement d'eau.

Considérant que l'arrêté du préfet de l'Ardèche, du 23 octobre 1888, qui a été maintenu par la décision attaquée du ministre de l'agriculture, n'avait pour objet que de mettre en demeure les sieurs Delubac de présenter une demande de règlement de leur usine, faute de quoi il y serait procédé d'office; que par l'arrêté du 11 mai 1889, également déféré au Conseil d'État, le préfet de l'Ardèche s'est borné, en exécution de la décision ministérielle précitée, à soumettre à une enquête le projet de règlement de l'usine dont il s'agit; que ladite décision et lesdits arrêtés, pris dans l'exercice des pouvoirs qui appartiennent à

l'autorité administrative en matière de police des cours d'eau non navigables, n'ont constitué que des mesures d'instruction et n'ont porté aucune atteinte au droit qui pouvait appartenir aux requérants de se pourvoir ultérieurement contre les actes portant règlement de leur usine ; qu'il suit de là que les décisions attaquées ne sont pas susceptibles d'être déférées au Conseil d'État par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872... (Rejet.)

(N° 136)

[26 février 1892]

Dettes de l'État. — Accident survenu à un ouvrier travaillant pour le compte de l'État. — Procédure. — (Sieur Guinle.)

Ouvrier plombier ayant eu la jambe fracturée par suite de la rupture d'une échelle : accident imputable partiellement à l'administration; responsabilité de l'État.

Procédure. — Recours contre une décision prétendue formée plus de trois mois après la notification de ladite décision. Recevabilité : il n'y a pas eu de notification régulière au requérant.

Caractère de décision. — Un pourvoi est recevable lorsqu'il est dirigé contre une dépêche non signée du Ministre qui porte à la connaissance de l'intéressé une décision ministérielle antérieure.

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée par le Ministre de la guerre, et tirée de ce que la dépêche attaquée ne serait que la confirmation pure et simple d'une précédente décision ministérielle non déférée au Conseil d'État dans les délais légaux :*

CONSIDÉRANT qu'il n'est pas établi par l'instruction que la décision prise par le ministre de la guerre, à la date du 13 juin 1890, allouant au sieur Guinle une indemnité de 500 francs une fois payée à raison de l'accident dont il a été victime à la date du 20 septembre 1888, lui ait été notifiée régulièrement; que ladite décision n'a pu, dès lors, avoir pour effet de faire courir les délais du recours à l'égard du requérant;

Sur la fin de non-recevoir tirée de ce que la dépêche en date du 30 janvier 1891, déférée par le sieur Guinle au Conseil d'État, ne porte pas la signature du Ministre :

Considérant que cette dépêche relate purement et simplement la décision ministérielle du 13 juin 1890; qu'ainsi le recours formé par le sieur Guinle contre l'acte qui portait ladite décision à sa connaissance, doit être considéré comme formé contre cette décision elle-même;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Guinle, ouvrier plombier, attaché à l'atelier de Tarbes, a été commandé à la date du 20 septembre 1888, pour effectuer des réparations à la toiture d'un des bâtiments de l'atelier : qu'à défaut d'une échelle d'une longueur convenable, l'administration militaire mit à la disposition du requérant, sans vérification suffisante, deux échelles qu'il dut attacher bout à bout pour exécuter cette réparation; qu'en redescendant, il fut précipité à terre par suite de la rupture d'une des échelles, accident qui lui fit éprouver une fracture à la jambe; que, dans ces conditions, l'État n'est pas fondé à décliner toute part de responsabilité;

Considérant que l'état de l'instruction ne permettant pas dès à présent d'apprécier la gravité et les suites de la blessure reçue par le sieur Guinle, il y a lieu de procéder à une vérification sur ce point... (Il sera, avant faire droit, procédé par trois médecins désignés, l'un par le Ministre de la guerre, l'autre par le sieur Guinle et le troisième par le président de la section du contentieux, à une vérification ayant pour objet de constater l'état du sieur Guinle, d'indiquer le caractère et la gravité de la blessure qu'il a reçue et d'en apprécier les conséquences pour l'avenir. Les médecins ainsi désignés dresseront de leur opération un rapport qui sera déposé au secrétariat du contentieux du Conseil d'État pour être statué ce qu'il appartiendra. (Dépens réservés.)

PERSONNEL

(N° 137)

Février 1893.

I. — INGÉNIEURS.

1° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 3 février 1893. — **M. Griffon**, Ingénieur ordinaire de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à représenter en Chine, un groupe d'établissements industriels français, comprenant notamment la Société des forges et chantiers de la Méditerranée et la Société des forges de Châtillon et Commentry, à la résidence de Tientsin.

Arrêté du 9 février. — **M. Gilliot** (Paul), Ingénieur ordinaire de 1re classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Sous-Chef de l'exploitation, à la résidence de Bordeaux.

2° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. Petsche (Achille), Ingénieur en Chef de 1re classe.	8 fév. 1893

3° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Martin** (Armand), Inspecteur Général de 1re classe, en retraite.	23 janv. 1893
M. **Bazaine-Vasseur**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite.	2 fév. 1893
M. **Kraemer** (Louis), Sous-Ingénieur.	4 fév. 1893

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 28 *janvier* 1893. — Le service du Contrôle de l'exploitation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées sur la ligne d'Alger à Oran (réseau Algérien de la Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée) est délimité de la manière suivante, savoir :

Arrondissement d'Alger : — d'Alger à Riou (inclusivement).

Arrondissement d'Oran : de Riou (exclu) à Oran.

Arrêté du 2 *février*. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Vitry-le-François à Lérouville, comprise entre Vitry et Blesme, est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des Travaux neufs et d'entretien.*

M. **Weisgerber**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.

1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées (M. **Le Chatelier**, à Paris).

II. *Contrôle de l'Exploitation technique.*

M. **Nivoit**, Ingénieur en Chef des Mines.

3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines (M. **Cousin**, à Nancy).

III. *Contrôle de l'Exploitation commerciale.*

M. **Demay**, Inspecteur principal, à Paris.

1re circonscription d'Inspecteur particulier (M. **Bicheron**, à Paris).

IV. *Surveillance administrative.*

Commissariat de Vitry-le-François (M. **Bivert**).

Arrêté du 11 *février*. — M. **David**, Ingénieur ordinaire de

3e classe, détaché à l'Inspection générale des Travaux publics des Colonies, à Paris, et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics par l'Administration des Colonies, est chargé, à la résidence de Bourges, de l'arrondissement du Centre du service ordinaire du département du Cher et du 2e arrondissement du service du canal de Berry, en remplacement de M. **Guibert**, appelé à un autre service.

Arrêté du 11 février. — M. **Assy**, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Yssingeaux et d'un service de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Nevers, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département de la Nièvre et du 4e arrondissement (ligne de Tamnay à Château-Chinon) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lethier**, en remplacement de M. **Kraemer**, décédé.

Il continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 18 février. — M. **Maillet** (Georges), Ingénieur ordinaire de 3e classe, détaché au service des Travaux hydrauliques du port militaire de Rochefort et remis, par l'Administration de la Marine, à la disposition du Ministère des Travaux publics, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Vitry-le-François, en remplacement de M. **André**, décédé.

Idem. — Le service ordinaire du départementde la Savoie, qui forme quatre arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti en cinq arrondissemen constitués comme il suit :

I. *Arrondissement de Chambéry-Ouest.*

Routes nationales n° 6 (de la limite du département de l'Isère au point 38km,428) et 201 (de Chambéry à la limite du département de la Haute-Savoie, point 27km,737).

Routes départementales nos 2, 3, 5, 7, 8 (de la limite du département de la Haute-Savoie à la route nationale n° 201) et 10.

Cantons d'Aix-les-Bains, Albens, Ruffieux, Yenne, Saint-Genix, Pont de Beauvoisin et La Motte-Servolex. — Communes de Jacob-Bellecombette, Montagnole et Saint-Cassin (canton de Chambéry-Sud) et de Sonnaz (canton de Chambéry-Nord).

Lac du Bourget.

M. **Margot**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Chambéry.

II. *Arrondissement de Chambéry-Est.*

Routes nationales n° 6 (du point 38km,428 au point 70km,875) et 90 (de la limite du département de l'Isère, à la route nationale n° 6 — point 4km,436).

Routes départementales n° 8 (du point 0km,000 au point 30km,603), 9 (du point 0km,000 au point 23km,805), 11, 12, 13 et 14.

Cantons de Chambéry-Nord (moins la commune de Sonnaz), de Chambéry-Sud (moins les communes de Jacob-Bellecombette, Montagnole et Saint-Cassin) et de Montmélian-la-Rochette, Chamoux, Saint-Pierre-d'Albigny et Le Châtelard.

M. **Ducrey**, Agent-voyer d'arrondissement faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, à Chambéry.

III. *Arrondissement d'Albertville.*

Routes nationales n° 90 (du point 12km,400 au point 41 kilomètres) et 202 (d'Albertville à la limite du département de la Haute-Savoie — point 25km,412).

Routes départementales — nos 1, 4 (du point 4km,121 au point 6km,691) et 9 (du point 23km,850 au point 57km,366).

Cantons de l'arrondissement administratif d'Albertville (Albertville, Beaufort, Grécy-sur-Isère et Ugine).

Rivières de l'Isère et de l'Arly, dans toute l'étendue de leurs parties navigables ou flottables.

Atterrissements des domaniaux de la Vallée de l'Isère.

M. **Perceval**, Sous-Ingénieur, à Albertville.

IV. *Arrondissement de Moutiers.*

Route nationale n° 90 (du point 41 kilomètres à la frontière italienne point 110 kilomètres).

Route départementale n° 6 (du point 0km,000 au point 27km,500).

Cantons de l'arrondissement administratif de Moutiers. (Moutiers, Aime, Bourg-Saint-Maurice et Bozel).

M. **Combarnous**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Moutiers.

V. *Arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne.*

Route nationale n° 6 (du point 70km,875 à la frontière italienne point 173km,937).

Route départementale n° 4 (du point 0km,000 au point 4km,121).

Cantons de l'arrondissement administratif de Saint-Jean-de-Maurienne (Saint-Jean-de-Maurienne. — Aiguebelle, La Chambre,

Lanslebourg, Saint-Michel et Modane). Rivière de l'Arc (partie flottable).

M. Pendaries, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Saint-Jean-de-Maurienne.

Arrêté du 18 *février*. — Le service du contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Tours à Sargé (réseau des chemins de fer de l'État) comprise entre Montoire et Sargé, est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des Travaux neufs et d'entretien.*

M. Violette de Noircarme, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.

2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Blois.

II. *Contrôle de l'Exploitation technique.*

M. Olry, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.

1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines, à Paris.

III. *Contrôle de l'Exploitation commerciale.*

M. Zerling, Inspecteur principal, à Paris.

1re circonscription d'Inspecteur particulier, à Paris.

IV. *Surveillance administrative.*

Commissariat de Vendôme.

Arrêté du 20 *février*. — Le service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Saint-Méen à Loudéac et à Carhaix, supprimé à dater du 1er février 1888, est reconstitué.

Il est compris dans les attributions de **M. Thiébaut**, Ingénieur en Chef de 1re classe, à Saint-Brieuc.

Arrêté du 23 *février*. — **M. Bergès**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, précédemment placé dans la situation de congé renouvelable, est remis en activité et chargé du service ordinaire de l'arrondissement du Puy (Haute-Loire) et du 1er arrondissement (ligne d'Ambert à Darsac) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lordereau**, en remplacement de **M. Lefebvre**, appelé à un autre service.

Arrêté du 25 *février*. — **M. Moron**, Ingénieur en Chef de 2e classe à Chartres, est chargé, en outre, du service des études et travaux du chemin de fer de La Loupe à Brou.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

27 *janvier* 1893. — M. **Laurentjoye** (Edmond), Commis, concours de 1882, n° 101, Gironde, service maritime.

1er *février* — M. **Penel** (Louis), Commis, concours de 1884, n° 35, Ardèche, service ordinaire.

2 *février*. — M. **Plard** (Auguste), Commis, concours de 1883, n° 41, Sarthe, service ordinaire.

9 *février*. — M. **Guyot** (Louis), Commis, concours de 1884, n° 62, Lozère, service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide.

11 *février*. — M. **Duffau** (Louis), concours de 1883, n° 207, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Philippeville.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

26 *janvier*. — M. **Lorans** (Ludovic), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service de la navigation de la Loire — 4e section — est mis à la disposition de M. le Sous-Secrétaire d'État des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics au Tonkin.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Gosse** (Félix), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Var, est mis à la disposition de M. le Sous-Secrétaire d'État des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics au Tonkin.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS.

28 *janvier* 1893. — M. **Surre** (Alfred), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de l'Ariége, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Oust, est mis, sur sa demande, en congé d'un an, sans traitement, pour affaires personnelles.

31 *janvier*. — M. **Doublier** (Hippolyte), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, est mis en congé, sans traitement, pour affaires personnelles.

11 *février*. — M. **des Biez de Saint-Juan** (Armand), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Philippeville, est mis, sur sa demande, en congé d'un an, sans traitement, pour affaires personnelles.

4° DISPONIBILITÉ.

30 *janvier* 1893.—M. **Davesne** (Joseph), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aisne, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **André** (Édouard), Conducteur principal, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Vitry-le-François	9 fév. 1893
M. **Bergier** (Augustin), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, chargé de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de l'Isère	13 fév. 1893
M. **Rousseaux** (Nestor), Conducteur de 4e classe, en disponibilité pour raisons de santé	14 fév. 1893

6° DÉCISIONS DIVERSES.

26 *janvier* 1893. — M. **Barrère** (Joseph), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest espagnol, est remis en activité et attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Laqueuille au Mont-Dore.

27 *janvier*. — M. **Béquignon** (Adrien), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Sarthe, passe dans le département de Loir-et-Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Thorigné à Courtalain.

30 *janvier*. — M. **Oudinet** (Albert), Conducteur de 4e classe,

attaché, dans le département des Ardennes, au service du canal des Ardennes, passe au service ordinaire du département de l'Aisne.

30 *janvier*. — M. **Bertrand** (Lucien), Conducteur principal, attaché, dans le département du Rhône, au service de la navigation du Rhône, est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

31 *janvier*. — M. **Hulin** (Joseph), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer d'Issoudun à Saint-Florent, passe dans le département d'Eure-et-Loir, au service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury.

3 *février*. — M. **Caillassou** (Jules), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Cahors à Capdenac, passe dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

4 *février*. — M. **Cloutrier** (Eugène), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Loiret, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, passe dans le département du Cher, au service du canal de la Sauldre.

Idem. — M. **Layes** (Emile), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Cher, au service du canal de la Sauldre, passe dans le département du Loiret, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

6 *février*. — M. **Bastien** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, passe dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Constantine.

7 *février*. — M. **Poupon** (Jules), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Sarthe et au service des études et travaux du chemin de fer de Thorigné à Courtalain, reste exclusivement attaché à ce dernier service.

Idem. — (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE LA SARTHE.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des ponts et chaussées attachés, dans le département de la Sarthe au service ordinaire, au service de la navigation de la Sarthe et du Loir et au service du chemin de fer de Thorigné à Courtalain sont fixés, à nouveau, de la manière suivante :

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et quatre Commis, en résidence au Mans.

MM. **Guittet** (Joseph), Conducteur de 4e classe.
Ponthieux, — 3e —
Bouttier, Commis de 3e classe.
Touchard, — 3e —
Pouplin, — 4e —
Béquignon, — 4e —

1er Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence au Mans.

MM. **Plet**, Conducteur de 4e classe.
Plard, — 4e —
Delaroche, Conducteur adjoint.
Durand, Commis de 3e classe.
Edeline, — 3e —

Subdivision de Bonnétable. — Routes nationales nos 23 et 138bis sur 50 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Garreau**, Conducteur principal.

Subdivision de Saint-Calais. — Route nationale n° 157 sur 40 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Gaudry**, Conducteur de 2e classe.

1re *Subdivision du Mans.* — Routes nationales nos 23, 138, 138bis et 157 sur 67 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Poëtvin**, Conducteur principal.

2e *Subdivision du Mans.* — Routes nationales nos 138 et 155 sur 70 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Maillard**, Conducteur de 3e classe.

3e *Subdivision du Mans.* — Études et travaux des chemins de fer d'intérêt local et tramways.

M. **Busson**, Conducteur de 3e classe.

4e *Subdivision du Mans.* — Contrôle de l'exploitation des lignes d'intérêt local à voie étroite et les études des nouvelles lignes.

M. **Renard**, Conducteur de 3e classe.

2e Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et quatre Commis, en résidence au Mans. (Provisoirement quatre Conducteurs et trois Commis).

MM. **Camus**, Conducteur de 1re classe.
Fontaine, — 1re —
Besnard, — 1re —
Lecourt, — 3e —
Bignon, Commis de 1re classe.
Fèvre, — 3e —
Hamon, — 4e —

Subdivision de Château-du-Loir. — Route nationale n° 158 sur 46 kilomètres. — Navigation du Loir sur 56 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Motrieux** (Adolphe), Conducteur principal.

Subdivision de La Flèche. — Routes nationales nos 23, 138 et 159 sur 63 kilomètres. — Navigation du Loir sur 24 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Motrieux** (Clément), Conducteur principal.

5e *Subdivision du Mans.* — Route nationale n° 157 sur 40 kilomètres. — Navigation de la Sarthe sur 46 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Couilbaud**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Sablé. — Route nationale n° 159 sur 25 kilomètres. — Navigation de la Sarthe sur 34 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Pivron**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision d'Angers. — Navigation de la Sarthe et du Loir sur 99 kilomètres.

M. **David**, Conducteur de 2e classe.

6e *Subdivision du Mans.* — Travaux de curage, prises d'eau, etc.

M. **Gautier**, Commis de 1re classe.

Service du Chemins de fer de Thorigné à Courtalain.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et un Commis, en résidence au Mans.

MM. **Hanoy**, Conducteur de 3e classe.
Decahagne, — 4e —
Guittet (Eugène), Commis de 4e classe.

Subdivision de Dollon (Sarthe). — Surveillance des travaux du premier lot de la ligne de Thorigné à Courtalain.

M. **André**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de la Fontenelle (Loir-et-Cher). — Études et surveillance des travaux du deuxième lot de la même ligne.

MM. **Béquignon** (Adrien), Conducteur de 1re classe.
Pitet, Commis de 4e classe.

Subdivision du Mans. — Service des acquisitions de terrains.
M. **Poupon**, Conducteur de 1re classe.

8 *février.* — M. **Gros** (Gabriel), Conducteur de 3e classe, en congé pour raisons de santé, est remis en activité et attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer d'Hautefort au Burg.

Idem. — M. **Le Morvan** (François), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Guingamp à Carhaix et de Guingamp à Paimpol.

Idem. — M. **Pascal** (Jules), Conducteur de 4e classe, démissionnaire, est réintégré dans son ancien grade et attaché au service ordinaire du département de l'Eure.

Idem. — M. **Roussel** (Charles), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Nord et au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer du Nord, passe au service ordinaire du département de la Marne.

Idem. — M. **Lambert** (Henri), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Marne, passe au service ordinaire du département du Nord et au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer du Nord.

15 *février.* — M. **Font** (Pierre), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Grasse à Manda.

Idem. — M. **Macarry** (Paulin), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Grasse à Nice, cesse d'être attaché à ce dernier service.

18 *février.* — (Réorganisation du service ordinaire du département de la Savoie.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département de la Savoie, au service ordinaire et au service vicinal fusionnés, sont fixés, à nouveau, de la manière suivante :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Trois Conducteurs et trois Commis en résidence à Chambéry.

MM. **Cellière**,	Conducteur principal.		
Paquet,	—	de 2e	classe.
Besson,	—	3e	—
Guigou,	Commis de	1re	—
Pache,	—	2e	—
N...,	—	3e	—

Trois Agents voyers et deux Agents voyers auxiliaires sont en outre attachés au service de ce bureau.

Arrondissement de Chambéry-Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et cinq Commis en résidence à Chambéry.

MM. **Millière**,	Conducteur de	2e	classe.
Rostaing,	—	2e	—
Martaud,	—	2e	—
Marion,	Commis de	1re	—
Rivière,	—	2e	—
Fontanel,	—	2e	—
Filliard,	—	4e	—
Ponsard,	—	4e	—

Un Agent voyer auxiliaire est en outre attaché au service de ce bureau.

1re *Subdivision d'Aix-les-Bains.* — Service ordinaire et de la navigation.

M. **Jabin**, Conducteur principal.

2e *Subdivisoin d'Aix-les-Bains.*— Service vicinal du canton.

Un Agent voyer.

1re *Subdivision de Chambéry (Ville).* — Service général.

M. **Cottard**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Chambéry (Ouest).* — Service général.

M. **Curtillet**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de La Motte-Servolex.—Service général du canton.

M. **Guyot**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision d'Albens. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision des Échelles. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Pont-de-Beauvoisin. — Service général du canton.

M. **Didier**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Saint-Genix. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Yenne. — Service général du canton.

M. **Doxat**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Ruffieux. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

3e *Subdivision de Chambéry.* — Service hydraulique, égouts, travaux de défense contre les inondations.

M. **Barut**, Conducteur de 2e classe.

Arrondissement de Chambéry-Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Commis en résidence à Chambéry.

MM. **Blanchin**, Commis de 2e classe.
Verdier, Commis stagiaire.
N...., Commis.

Un Agent voyer est en outre attaché au service de ce bureau.

4e *Subdivision de Chambéry (Est).* — Service général.

Un Agent voyer.

Subdivision de Montmélian. — Service général du canton.

M. **Sylvestre**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de la Rochette. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Chamoux. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Saint-Pierre-d'Albigny. — Service général du canton.

M. **Dufour**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision du Châtelard. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

M. **Fivel**, Agent voyer d'arrondissement adjoint aux Ingénieurs ordinaires d'Albertville et de Moutiers.

Arrondissement d'Albertville.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Albertville.

MM. **Boirard**, Conducteur de 2e classe.
Ponard, — 4e —

MM. **Palluel**, Commis de 3e classe.
Rouge, — 4e —
Didier, — 4e —
N..., Commis.

Un Agent voyer auxiliaire est en outre attaché au service de ce bureau.

1re *Subdivision d'Albertville* (*Nord*). — Service général.
Un Agent voyer.

2e *Subdivision d'Albertville* (*Sud*). — Service général.
M. **Donnadieu**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Beaufort. — Service général du canton.
Un Agent voyer.

Subdivision d'Ugine. — Service général du canton.
Un Agent voyer.

Subdivision de Grésy-sur-Isère. — Service général du canton.
Un Agent voyer.

Subdivision de Montmélian. — Service général du canton, navigation de l'Isère, atterrissement de domaniaux.
M. **Guignes**, Conducteur de 1re classe.

Arrondissement de Moutiers.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Commis, en résidence à Moutiers.
MM. **Favre**, Commis de 2e classe.
Ancenay, Commis stagiaire.

Deux Agents voyers auxiliaires sont en outre attachés au service de ce bureau.

Subdivision de Moutiers (*Est*). — Service général.
M. **Boisselier**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Moutiers (*Ouest*). — Service général.
Un Agent voyer.

Subdivision d'Aime. — Service général du canton.
Un Agent voyer.

Subdivision de Bourg-Saint-Maurice. — Service général du canton.
M. **Barthélemi**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Rozel. — Service général du canton.
Un Agent voyer.

Arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne.

M. **Graud**, Agent voyer d'arrondissement adjoint à l'Ingénieur ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Saint-Jean-de-Maurienne.

MM. **Anselme**, Conducteur de 2e classe.
Fusy, — 3e —
Martinet, Commis de 2e —
Bochet, — 3e —
Barlet, Commis stagiaire.

Deux Agents voyers auxiliaires sont en outre attachés au service de ce bureau.

Subdivision d'Aiguebelle. — Service général du canton.
Un Agent voyer.

Subdivision de La Chambre. — Service général du canton.
Un Agent voyer.

Subdivision de Saint-Jean-de-Maurienne (*Ouest*). — Service général.
Un Agent voyer.

Subdivision de Saint-Jean-de-Maurienne (*Est*). — Service général.
M. **Delarue**, Conducteur principal.

Subdivision de Saint-Michel. — Service général du canton.
Un Agent voyer.

Subdivision de Modane. — Service général du canton.
M. **Bourau**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Lanslebourg. — Service général du canton.
Un Agent voyer.

20 *février*. — (MODIFICATIONS A L'ORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT D'INDRE-ET-LOIRE.) — L'arrêté du 11 septembre 1890 par lequel ont été fixés les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département d'Indre-et-Loire, au service ordinaire, est modifié comme il suit, en ce qui concerne l'arrondissement de l'Est.

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Tours :

MM. **Maire**, Conducteur de 2e classe.
Ségard, — 2e —
Zech, Commis de 3e classe.
Manceau, — 3e —

MM. **Bonnin**, Commis de 3e classe.
Lallier, — 4e —
Lemoigne, — 4e —

2e *Subdivision de Tours.* — Cher canalisé et canal de jonction. — Service hydraulique.

M. **Louvet**, Conducteur principal.

3e *Subdivision de Tours.* — Routes nationales nos 10 et 152. — Contrôle de tramways. — Service hydraulique.

MM. **Barrier**, Conducteur de 3e classe.
Séguier, Commis de 3e classe.

4e *Subdivision de Tours.* — Routes nationales nos 76 et 143. — Service hydraulique.

M. **Chaignot**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision d'Amboise - Châteaurenault (avec résidence à Tours). — Routes nationales nos 10 et 152. — Service hydraulique.

M. **Géran**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Loches. — Route nationale no 143. — Contrôle des chemins de fer départementaux. — Service hydraulique.

M. **Sornas**, Conducteur de 3e classe.

22 *février.* — M. **Reinouard** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe au service ordinaire du département du Var.

Idem. — M. **Fulcrand** (Prosper), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Vienne, passe dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

Idem. — M. **Floret** (Achille), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet, passe au service ordinaire du département de la Vienne.

Idem. — Est rapporté l'arrêté du 7 janvier 1893, par lequel M. **Garlan** (François) a été nommé Conducteur de 4e classe et attaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Constantine.

L'Éditeur-gérant : Dunod.

PARIS. — IMP. — C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 138)

[26 février 1892]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieurs Reveillac et Bardol.)

Art. 18. — *Établissement d'une voie auxiliaire pour les transports de matériel et d'approvisionnements; demande en remboursement; rejet : le cahier des clauses et conditions générales porte que l'établissement des chemins de service et des indemnités y relatives sont à la charge de l'entrepreneur; d'ailleurs cette voie auxiliaire a été établie par les entrepreneurs uniquement dans leur intérêt (XVIII).*

Carrières. — Prétendue impossibilité d'utiliser, pour les ouvrages prévus, le sable des carrières prévues au devis, à raison de l'éloignement de ces carrières et de la difficulté des transports : Renvoi à l'expertise (VI).

Prétendue insuffisance de sable à prendre dans le lit d'une rivière, fixé au devis : Renvoi à l'expertise (VI).

Déblais. — Art. 98. — *La clause forfaitaire insérée au devis, d'après laquelle le prix moyen du mètre cube de déblais est établi en tenant compte des diverses natures de terrain, avec stipulation que l'entrepreneur devra, avant l'adjudication, s'assurer très exactement de toutes les difficultés que peuvent présenter les diverses tranchées, fait obstacle à l'allocation d'un prix nouveau, alors qu'il n'est pas justifié que l'entrepreneur ait rencontré des terrains d'une nature autre que celle prévue au devis (XI).*

Demande d'indemnité, à raison des travaux d'épuisement rendus nécessaire par l'abondance des eaux dans les déblais des souterrains. Rejet; le cahier des charges porte que : lorsque, dans l'exécution des déblais ou le percement des tunnels, il se

présentera des eaux gênant les travaux, l'entrepreneur sera tenu de s'en débarrasser à ses frais et les prix prévus pour les déblais des souterrains comprennent l'épuisement et le loyer des pompes (XI).

Dommage à l'entrepreneur : Prétendu préjudice causé par l'exécution hâtive de maisons de garde. Rejet : le cahier des charges donnait à l'administration le droit de désigner les travaux à exécuter pendant chaque campagne, l'ordre des travaux et le délai dans lequel ils devaient être exécutés (XVII).

Faux frais : Constituent des faux frais à la charge de l'entreprise les dépenses afférentes au défrichement des terrains à fouiller (III).

Griefs non justifiés (V, XIV, XIX).

Maçonnerie : Décidé par application du cahier des charges qu'aucune indemnité n'était due à l'entreprenenr à raison des surcroîts d'épaisseur de maçonnerie qu'il aurait exécutés (II).

Ordre écrit : Substitution du moellon têtué à des moellons bruts prévus; pas d'indemnité; aucun ordre de service n'a prescrit aux entrepreneurs de substituer pour la construction de ces ouvrages le moellon têtué au moellon brut prévu au devis (IX).

Réclamations : Réclamations pour prétendue omission dans le décompte formulée dans les vingt jours de la présentation du décompte. Recevabilité (X).

Sujétions : Demande en indemnité à raison de la gêne imprévue, causée par le boisage de soutien des voûtes des tunnels. Rejet : le devis porte que le prix du mètre cube de déblais dans les tunnels comprend notamment le boisage partout où il sera nécessaire et les stipulations formelles du marché mettent à la charge des entrepreneurs toutes les sujétions des travaux, pour lesquels des prix ont été établis (XII).

Entrepreneurs prétendant avoir été obligés de fournir pour l'exécution de certains ouvrages, des moellons de dimension supérieure à celle des moellons prévus au devis et pour lesquels les prix portés au décompte seraient insuffisants. Renvoi à l'expertise (VII).

Établissement de niches de refuge. Bordereau ne portant pas de prix spécialement applicable à cette nature d'ouvrage. Renvoi à l'expertise sur le point de savoir si le creusement de ces niches rentre dans les travaux de déblais et, en cas de négative, pour l'appréciation de la sujétion imposée aux entrepreneurs (XIII).

Prétendue sujétion résultant de ce que les entrepreneurs

auraient été obligés, par la faute des ingénieurs, de déblayer un souterrain par l'amont avec une pente inverse à l'écoulement des eaux et d'allonger ainsi les transports prévus. Renvoi à l'expertise (XIV).

Prétendue sujétion résultant de ce que les entrepreneurs auraient été, par le fait et les retards de l'administration, obligés de porter et de reprendre des moellons dans les dépôts. Renvoi à l'expertise pour la vérification des faits et, s'il y a lieu, la fixation d'une indemnité (XV).

Moellons bruts substitués pour la maçonnerie des voûtes aux moellons parementés prévus au devis; prétendue sujétion résultant de cette substitution pour assurer la bonne exécution desdits ouvrages. Renvoi à l'expertise (XVI).

Travail compris dans un autre. Discussion sur ce point; renvoi à l'expertise (I, X).

Rejointoiement. Non-lieu à l'allocation d'un prix spécial, le bordereau portant que les prix fixés pour ces ouvrages tiennent compte des frais de ragrément et de rejointoiement (VIII).

Demande d'un prix supplémentaire pour trous de scellement des gardes-corps. Rejet : le prix fixé au bordereau pour le fer forgé des gardes-corps tient compte de toute main-d'œuvre (X).

Travail supplémentaire contesté : renvoi à l'expertise (IV).

. . . .

I. En ce qui concerne *la demande en payement de 8.050 kilogrammes de plomb pour scellement des gardes-corps des murs de soutènement* :

Considérant que le prix de 0f,50 par kilogramme pour le fer forgé des gardes-corps ne comprend expressément, aux termes du n° 67 du bordereau que la pose, le scellement et la peinture, et qu'en l'absence de toute indication dans les pièces du marché sur la question de savoir si ce prix tient compte également de la fourniture du plomb nécessaire au scellement ou s'il ne rémunère que la main-d'œuvre, il y a lieu, avant de faire droit aux conclusions des requérants tendant au rétablissement au décompte du prix porté au n° 70 du bordereau, de 0f,69 par kilogramme de plomb pour scellement, de renvoyer cette question à l'appréciation des experts;

II. *En ce qui concerne la demande en payement d'une somme de 214.462f,86 représentant le montant des déblais et des maçonneries exécutés dans les souterrains en excédent des quantités prévues :*

Considérant que, d'après l'article 18 *bis* du cahier des charges,

les souterrains seront revêtus, conformément aux types du projet, en maçonnerie de 0m,40 d'épaisseur, et qu'aux termes de l'article 96 *bis* du même cahier, les maçonneries des murs de revêtement en souterrain seront rigoureusement appliquées contre le terrain naturel de manière à épouser toutes les anfractuosités et les cavités des parois, ledit article stipulant expressément qu'il ne sera pas tenu compte à l'entrepreneur des surcroîts d'épaisseurs de la maçonnerie pour quelque cause que ce soit, à moins de force majeure dûment constatée ;

Considérant que les ingénieurs se sont bornés à exiger des sieurs Réveillac et Bardol, par application des dispositions ci-dessus rappelées du devis, de revêtements conformes au projet; qu'à la vérité, pour se soustraire aux conséquences du forfait par eux accepté et pour demander le payement des surcroîts d'épaisseur de maçonnerie qu'ils auraient exécutés, les requérants invoquent la force majeure conformément à la disposition finale du paragraphe 2 de l'article 96 précité, mais qu'en dehors de la rencontre d'un rocher fendillé et à plaquette, dont ils devaient, aux termes formels de l'article 64 du cahier des charges, enlever les parties ébranlées ou détachées, laquelle ne saurait dans les circonstances de l'affaire constituer un cas de force majeure, ils n'allèguent aucun fait précis et déterminé qui puisse être considéré comme tel dans le sens de l'article 96 *bis* et dont l'appréciation doive être soumise à des experts; que, dès lors, ils ne sont pas fondés à demander l'annulation de la disposition par laquelle le conseil de préfecture a rejeté purement et simplement ce chef de réclamation;

III. *En ce qui concerne l'indemnité réclamée pour défrichements :*

Considérant que, d'après l'article 98 du devis, le prix de déblais porté au bordereau comprend la fouille, la charge et généralement toutes les fournitures, mains-d'œuvre, ainsi que les autres sujétions et faux frais, que ces derniers doivent s'entendre notamment des dépenses afférentes au défrichement des terrains à fouiller, qu'il suit de là que c'est à tort que les sieurs Réveillac et Bardol demandent de ce chef la fixation d'un prix spécial;

IV. *En ce qui concerne la plus-value réclamée pour exécution en galerie sur* 15 *mètres de longueur de la tranchée n°* 7 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'ingénieur ordinaire a décidé, à raison de la nature du rocher et de l'inclinaison des bancs, que la tête aval du souterrain du Bas de Carlat débouchant dans la tranchée n° 7 serait reportée à 15 mètres au

delà du point prévu au projet; que les requérants soutiennent avoir exécuté en conséquence pour l'allongement dudit tunnel une galerie d'avancement qui s'est effondrée ultérieurement mais qui a constitué une aggravation du travail prévu; que, l'administration contestant formellement l'exécution du travail dont s'agit, il y a lieu de confier aux experts la mission : 1° de rechercher si la galerie a été réellement exécutée; 2° d'évaluer, en cas d'affirmative, l'indemnité à allouer de ce chef aux requérants;

V. *En ce qui concerne les frais qui auraient été occasionnés aux entrepreneurs par la reprise, pour le règlement de la plate-forme, des moellons approvisionnés sur divers points :*

Considérant que les requérants n'apportent aucune justification nouvelle à l'appui de leur réclamation, que dès lors l'arrêté du conseil de préfecture sur ce point doit être maintenu;

VI. *En ce qui concerne le manque de sable dans la Cère pour les ouvrages situés entre la tête amont du tunnel de l'Aigle et la fin du deuxième lot :*

Considérant qu'aux termes de l'article 19 du devis, le sable destiné à la construction des ouvrages d'art et chaussées devait provenir : 1° des carrières situées dans la commune de Siran aux abords des hamaux du Boudquen, de Lasbordes et du Sern; 2° de la rivière la Cère, mais que les requérants soutiennent que toutes les carrières dont il s'agit autres que le lit de la Cère se trouvant en amont du tunnel de l'Aigle, ils n'ont pu, pour les ouvrages situés entre ledit tunnel et la fin du deuxième lot, utiliser le sable desdites carrières à raison de leur éloignement et de la difficulté des transports, ni celui de la Cère qui ne s'y trouvait plus en quantité suffisante, tout le sable qu'il avait été possible d'en extraire ayant été enlevé par une crue des eaux, le 2 septembre 1882, qu'il leur est dû en conséquence une plus-value pour l'ouverture de carrières différentes de celles prévues au devis;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que pour les ouvrages du premier lot l'insuffisance du lit de la Cère comme carrière de sable a été reconnue par l'administration; que l'allégation des requérants, en ce qui concerne le deuxième lot voisin du précédent et situé comme lui dans la partie profonde de la vallée de ladite rivière, si elle était établie, serait de nature à leur ouvrir un droit à indemnité;

Mais considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer dès à présent sur ce chef de leur réclamation et qu'il y

a lieu en conséquence de faire rechercher par les experts : 1° si les sieurs Réveillac et Bardol ont été dans l'impossibilité, à partir du 2 septembre 1882, de trouver dans le lit de la Cère le sable nécessaire à l'exécution des ouvrages d'art situés en aval du tunnel de l'Aigle; 2° si à raison de la configuration des lieux, les entrepreneurs ne pouvaient s'approvisionner aux carrières indiquées au devis; 3° si l'extraction du sable des carrières par eux ouvertes et son apport à pied d'œuvre ont été plus onéreux que ne l'eût été l'approvisionnement du sable de la Cère;

VII. *En ce qui concerne la plus-value réclamée pour la substitution dans la maçonnerie de divers ouvrages d'art de pierres de taille aux moellons prévus au devis :*

Considérant qu'aux termes de l'article 18 du devis, les moellons bruts doivent être employés pour tous les parements autres que les plinthes, le couronnement des murs de soutènement et la douelle des tunnels et que les piédroits seront en maçonnerie ordinaire à parements vus mosaïqués;

Mais considérant que l'article 25 dispose que les moellons destinés à être parementés auront les hauteurs prescrites par les dessins, que les sieurs Réveillac et Bardol soutiennent que les dessins de certains ouvrages d'art, notamment des ponceaux de 6 mètres, 2 mètres et 0^{m},60 comportaient des morceaux constituant de véritables pierres de taille, que lesdits dessins ayant le caractère d'ordres écrits, il y a lieu de faire rechercher par les experts si les requérants ont eu, pour la construction des ouvrages ci-dessus indiqués, à fournir des matériaux de dimensions supérieures à celles des moellons prévus au devis et pour lesquels les prix portés au décompte seraient insuffisants;

VIII. *En ce qui concerne le rejointoiement des ouvrages d'art, des murs de soutènement et des souterrains :*

Considérant qu'en outre des prix de maçonnerie payée au mètre cube, le bordereau porte sous les n°s 42, 43, 44, 45 et 46, des prix spéciaux pour parements vus et payés au mètre superficiel, que ces prix tiennent compte des frais de ragrément, de rejointoiement et de fourniture du mortier; qu'en admettant, comme les requérants le prétendent, que les indications relatives à la composition des prix inscrits au bordereau et comprenant expressément ces diverses opérations et fournitures aient été biffées, les entrepreneurs ne sauraient se prévaloir de cette circonstance, ces mentions ne devant pas figurer sur ladite pièce et ayant d'ailleurs été reproduites au sous-détail où les travaux ci-dessus spécifiés sont indiqués comme rentrant dans

les prix de parements vus; qu'il suit de là que les sieurs Réveillac et Bardol ne sont pas fondés à demander la fixation d'un prix spécial de rejointoiement;

IX. *En ce qui concerne la demande d'application du prix du moellon têtué aux moellons bruts employés dans la maçonnerie des voûtes des ouvrages d'art :*

Considérant que, d'après les dispositions de l'article 18 du devis, les voûtes des ouvrages d'art, à l'exception de la calotte de la voûte des tunnels, devaient être en moellons brut, et qu'aucun ordre de service n'a, en cours d'exécution, modifié le projet sur ce point; que si le paragraphe 3 de l'article 24 du devis indique les conditions que doivent remplir les moellons têtués destinés aux voûtes, cette disposition générale, applicable seulement dans la mesure où l'emploi desdits moellons aurait été ordonné, n'a pas eu pour effet de prescrire, en contradiction avec l'acticle 18 précité, l'exécution des voûtes en moellons têtués; que, dès lors, les requérants ne sont pas fondés à demander que le moellon brut des voûtes soit payé comme moellon têtué;

X. *En ce qui concerne la demande de plus-value : 1° pour taille des chanfreins des moellons smillés formant le couronnement des murs de soutènement; 2° pour trous de scellement des gardes-corps :*

Sur le premier point :

Considérant que les couronnements des murs, prévus dans le projet primitif en pierres de taille provenant des déblais, ont été, en cours d'entreprise et conformément à l'ordre de service du 17 octobre 1882, exécutés en moellons qualifiés moellons smillés et dont les dimensions étaient indiquées sur les dessins annexés audit ordre de service; qu'un prix spécial de 90 francs par mètre cube a été fixé au mois d'août 1884 pour la maçonnerie de couronnement dont il s'agit, mais que les entrepreneurs soutiennent que ce prix ne s'applique qu'à la maçonnerie proprement dite, et ne comprend pas la taille des chanfreins des moellons de couronnement;

Considérant qu'il n'est pas contesté que les sieurs Réveillac et Bardol ont présenté leur réclamation contre l'omission par eux signalée dans le décompte dans les vingt jours de la présentation de ce décompte; que, dès lors, ladite réclamation était recevable;

Considérant, d'une part, que le décompte ne porte pour le travail nouveau exécuté par les requérants, comme prix de parement vu, que celui du moellon piqué (n° 45 du bordereau)

qui, en l'absence de stipulation contraire, ne comprend pas de taille de chanfrein, d'autre part, que l'état de l'instruction ne permet pas d'avoir des indications précises sur la nature des moellons substitués à la pierre de taille pour le couronnement des murs et sur la composition du prix spécial de maçonnerie fixé en août 1884; que, dans ces circonstances, et à raison des modifications apportées au projet primitif, il y a lieu de faire rechercher par les experts : 1° si le prix spécial de 90 francs par mètre cube de maçonnerie de couronnement tient compte de la taille des chanfreins; 2° en cas de négative, si cette taille a constitué une sujétion insuffisamment rémunérée par le prix du parement vu, porté au n° 45 du bordereau;

Sur le second point :

Considérant que le n° 67 du bordereau des prix porte que le fer forgé pour garde-corps sera payé posé, y compris scellement et peinture, 0f,50 le kilogramme; que ce prix tient compte de toutes mains-d'œuvre et sujétions et par suite du percement des trous de scellement; que, dès lors, et sans qu'il soit besoin d'ordonner une expertise sur ce point, cette partie doit être rejetée;

XI. *En ce qui touche la demande d'une indemnité de* 907,689f,92 *à raison : 1° de la nature imprévue du rocher; 2° de l'abondance des eaux dans les déblais des souterrains :*

Sur le premier point :

Considérant que l'article 98 du cahier des charges dispose que es déblais comptés à un prix moyen unique s'appliquent à toute nature de terre ou de rocher quel qu'il soit et que l'entrepreneur devra se rendre compte très exactement avant l'adjudication des difficultés que peuvent présenter les diverses tranchées, parce qu'après l'adjudication les prix ne pourront être modifiés sous aucun prétexte, alors même que les sondages auraient été, en tout ou partie, exécutés en dehors de l'entreprise; que les sieurs Réveillac et Bardol, avant l'adjudication, ont, les 29 juin et le 19 juillet 1881, déclaré par écrit avoir visité les lieux et emplacements des travaux ainsi que les sondages et s'être rendus compte des difficultés d'exécution et de la nature du sol; qu'ainsi, par le fait même du dépôt de leur soumission, ils étaient réputés avoir une connaissance parfaite des terrains, accepter les prix des déblais à forfait et renoncer à réclamer ultérieurement contre ces prix, quelle que fût la nature du terrain fouillé et quelles que fussent les difficultés d'exécution;

Considérant que les requérants ne justifient pas avoir ren-

contré des déblais d'une nature autre que celles prévues par le marché ; qu'il suit de là qu'il ne sont pas recevables à demander la revision des prix fixés par les nos 1, 3 et 4 du bordereau pour les déblais des tranchées et souterrains;

Sur le second point :

Considérant que l'article 55 du cahier des charges stipule que, lorsque dans l'exécution des déblais ou le percement des tunnels, il se présentera des sources ou des eaux qui gèneront les travaux, l'entrepreneur sera tenu de les détourner à ses frais ou de s'en débarrasser en organisant les chantiers de manière à assurer l'écoulement régulier de toutes les eaux, et qu'aux termes des dispositions combinées de l'article 98 précité et des nos 3 et 4 du bordereau, les prix prévus pour les déblais des souterrains comprennent notamment les épuisements et le loyer des pompes; que les sieurs Réveillac et Bardol n'ont signalé à l'appui de leur réclamation aucun fait précis d'une nature et d'une gravité suffisantes pour constituer le cas de force majeure et dont l'appréciation puisse être soumise à des experts; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture, sans s'arrêter aux conclusions à fin d'expertise, a décidé que les dépenses d'épuisement rentraient dans l'exécution normale du marché;

XII. *En ce qui concerne la demande en indemnité pour gêne imprévue causée par le boisage de soutien des voûtes des tunnels :*

Considérant qu'aux termes de l'article 98, paragraphe 3 du devis, les prix du mètre cube de déblai dans les tunnels comprennent notamment le boisage et le blindage partout où ils sont nécessaires, y compris les fournitures des bois; que cette disposition est reproduite expressément aux nos 3 et 4 du bordereau; qu'ainsi les requérants ne sont pas fondés à réclamer une plus-value pour la gêne qui leur aurait été causée par lesdits boisages, les stipulations formelles du marché mettant à leur charges toutes les sujétions des travaux pour lesquels des prix ont été établis;

XIII. *En ce qui concerne la demande de plus-value pour les niches de refuge :*

Considérant que si l'établissement des niches de refuge et leur espacement étaient prescrits par l'article 18 *bis* du devis et leurs dimensions fixées par les dessins du projet, le bordereau ne porte pas de prix spécialement applicable à cette nature d'ouvrage; que, dès lors, il y a lieu de donner aux experts la mission de rechercher si le creusement des niches de refuge rentre dans les travaux de déblais rémunérés par les prix nos 3 et 4 du bor-

dereau ou s'il a imposé aux entrepreneurs des sujétions particulières dont il doit leur être tenu compte et, en ce cas, d'en faire l'évaluation;

XIV. *En ce qui concerne la demande de changement au point de vue de l'application des prix de la catégorie des souterrains du Teil et des Courpoux :*

Considérant que si les souterrains du Teil ont été compris avec raison dans la deuxième catégorie par application des nos 3 et 4 du bordereau, et si les prix prévus par le marché ne peuvent, en dehors de toute modification au projet prescrite par un ordre écrit, être augmentés par voie de changement de catégorie de ce tunnel, les requérants, au cas où ils auraient été empêchés par le fait de l'administration de procéder au percement dudit tunnel, d'après la méthode qu'ils jugeaient la plus avantageuse, seraient en droit de réclamer une indemnité pour le préjudice par eux éprouvé de ce chef;

Considérant que les sieurs Réveillac et Bardol soutiennent que le projet du mur destiné à loger les remblais à l'aval du souterrain du Teil entre les piquets 208 et 210 leur ayant été remis tardivement, ils ont dû déblayer ce souterrain par l'amont avec une pente inverse à l'écoulement des eaux et allonger ainsi les transports prévus;

Mais considérant que l'état de l'instruction ne permettant pas de statuer au fond, il y a lieu de renvoyer cette partie de la réclamation à l'examen des experts;

Considérant, en ce qui concerne le tunnel des Courpoux, que les entrepreneurs ne justifient d'aucun fait de l'administration qui les ait obligés à ouvrir une galerie latérale audit tunnel; que, dès lors, leurs conclusions sur ce point doivent être rejetées;

XV. *En ce qui concerne l'indemnité réclamée pour remaniement et transport non prévus des moellons destinés à la maçonnerie des souterrains :*

Considérant qu'il résulte des dispositions de l'article 102 du cahier des charges que les prix spéciaux établis pour les ouvrages faits avec les matériaux des fouilles ou déblais et comprenant les frais de triage, nettoyage et transport à pied-d'œuvre ne s'appliquent qu'aux matériaux pris dans la fouille elle-même; qu'il suit de là que, si à raison des retards apportés par l'administration dans la remise aux entrepreneurs des instructions relatives aux maçonneries des souterrains et de l'absence dans le mouvement des terres, d'indications sur le cube des matériaux à ré-

server pour ce travail, les requérants ont été obligés de reprendre ces moellons en depôt, cette reprise ne saurait être considérée comme visée par l'article 102 précité ; que, dès lors, en l'absence de prix spécial au bordereau pour le transport non prévu des matériaux provenant des dépôts, il y a lieu de renvoyer aux experts la question de savoir : 1° si c'est par le fait et les retards de l'administration que les entrepreneurs ont été obligés de porter et de reprendre les moellons dans les dépôts ; 2° si, à raison de ces remaniements, une indemnité doit leur être allouée ;

XVI. *En ce qui concerne la demande d'une plus-value de 5 francs par mètre cube pour la maçonnerie des voûtes des souterrains :*

Considérant que les entrepreneurs soutiennent que si, pour se conformer aux ordres de service, ils ont dû employer des moellons bruts pour la maçonnerie des voûtes des souterrains prévus au devis en moellons parementés, cet emploi ne pouvait se concilier avec une bonne exécution de l'ouvrage qu'au moyen de sujétions dont ils ne peuvent être rémunérés par le prix de la maçonnerie de moellon brut ; que ce fait, s'il était établi, serait de nature à leur ouvrir un droit à indemnité et qu'il y a lieu d'en faire vérifier l'exactitude par les experts ;

XVII. *En ce qui concerne la demande d'indemnité pour le préjudice qui aurait été causé aux entrepreneurs par l'exécution hâtive des maisons de garde :*

Considérant que si l'article 123 du cahier des charges fixait la durée d'exécution des travaux à deux années, à partir de la notification faite à l'entrepreneur de l'approbation du procès-verbal d'adjudication, l'article 117 dudit cahier donnait à l'administration le droit de désigner les travaux à exécuter pendant chaque campagne, l'ordre des travaux et le délai dans lequel ils devaient être exécutés ;

Considérant que les ordres relatifs aux maisons de garde ont été donnés conformément aux stipulations du marché et que les requérants n'ont élevé à ce sujet aucune réclamation dans les formes exigées par l'article 113 du cahier des charges ; qu'il est établi, d'ailleurs, en fait, que l'adjudication ayant été approuvée le 27 août 1881, la réception de trois des maisons de garde n'a eu lieu que les 10 et 12 janvier 1883, et celle de la quatrième le 4 octobre suivant ; que, dans ces circonstances, et en admettant que les sieurs Réveillac et Bardol aient dû, par application de l'article 117 précité, achever trois maisons de garde six mois avant l'expiration du délai d'exécution, ils ne sont pas fondés à réclamer de ce chef une indemnité ;

XVIII. *En ce qui concerne la demande de remboursement jusqu'à concurrence de 341.150 francs des dépenses d'établissement de la voie auxiliaire construite par les entrepreneurs pour les transports de matériel et d'approvisionnements :*

Considérant que les sieurs Réveillac et Bardol reconnaissent que la construction de la voie auxiliaire dont s'agit ne leur a pas été prescrite par l'administration, qu'ils se bornent seulement à soutenir qu'elle était commandée par les nécessités de l'entreprise, que les travaux ont été exécutés avec le concours et l'assentiment des ingénieurs et que l'État doit, en conséquence, supporter une partie de la dépense;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 18 des clauses et conditions générales, l'établissement des chemins de service et les indemnités y relatives sont à la charge de l'entrepreneur; qu'il résulte de l'instruction que le chemin de service construit par les requérants a été établi dans le seul intérêt de l'entreprise et dans le but unique de conduire les approvisionnements à destination; que si l'administration l'a utilisé pour des travaux en régie, elle a offert aux entrepreneurs de payer le montant des transports effectués pour son compte et dont le règlement a d'ailleurs été renvoyé par le conseil de préfecture à l'examen des experts; qu'il suit de là que c'est avec raison que le Conseil a décidé que les sieurs Réveillac et Bardol devaient, par application des dispositions du marché, supporter seuls tous les frais par eux faits pour le transport de leurs approvisionnements;

XIX. *En ce qui concerne l'insuffisance des situations mensuelles et les retards dans les payements :*

Considérant que les requérants n'appuient d'aucune preuve leur allégation que les ingénieurs auraient arbitrairement diminué le montant des situations mensuelles et réduit, pour les reporter sur les lots voisins, les crédits qui devaient être affectés à leurs travaux, qu'ainsi ils ne sont pas fondés dans leur demande d'indemnité pour retards dans les payements;

XX. *Sur les intérêts des intérêts :*

Considérant que l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du Cantal a simplement ordonné une expertise sur certains des chefs de la réclamation des sieurs Réveillac et Bardol et donné acte à l'administration des offres qu'elle faisait aux entrepreneurs sur onze des chefs ainsi soumis à l'expertise; que la présente décision se borne à étendre à neuf autres chefs ou parties de chef la mission conférée aux experts, sans prononcer au profit des requérants l'allocation d'une somme; que, d'autre part, les-

dits requérants ne justifient pas qu'il leur soit dû pour une autre cause des intérêts échus depuis plus d'un an et qui puissent être capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts par application de l'article 1154 du Code civil; que, dès lors, il n'y a lieu, en l'état, d'accueillir leurs conclusions à fin d'intérêts des intérêts... (En outre de la mission qui leur a été conférée par l'article 1er de l'arrêté attaqué, les experts auront à rechercher: 1° si le prix porté n° 67 du bordereau pour le scellement des garde-corps comprend également la fourniture du plomb nécessaire au scellement, ou s'il y a lieu d'allouer, en outre, aux entrepreneurs le prix prévu par le n° 70 du bordereau; 2° si la tranchée n° 7 a été réellement exécutée en galerie sur une longueur de 15 mètres; 3° si les sieurs Réveillac et Bardol ont été dans l'impossibilité, à partir du 2 septembre 1882, de trouver dans le lit de la Cère le sable nécessaire à l'exécution des ouvrages d'art situés entre la tête amont du tunnel de l'Aigle et la fin du 2e lot, si à raison de la configuration des lieux ils ne pouvaient sans grandes difficultés s'approvisionner aux autres carrières prévues par le devis et si l'extraction du sable des carrières par eux ouvertes et son apport à pied-d'œuvre ont été plus onéreux que ne l'eût été l'approvisionnement du sable de la Cère; 4° si les dessins de certains ouvrages d'art et notamment des ponceaux de 6 mètres, 2 mètres et 0m,60 remis aux entrepreneurs comportaient la fourniture de matériaux de dimensions supérieures à celles des moellons prévus au devis et pour lesquels les prix portés au décompte seraient insuffisants; 5° si le prix spécial de 90 francs par mètre cube pour la maçonnerie de couronnement des murs de soutènement tient compte de la taille des chanfreins des moellons prescrits et, en cas de négative, si cette taille a constitué une sujétion suffisamment rémunérée par le prix du parement vu porté au n° 45 du bordereau; 6° si le creusement des niches de refuge rentre dans les travaux de déblais rémunérés par les prix nos 3 et 4 du bordereau ou s'il a imposé aux entrepreneurs des sujétions, particulières dont il doit leur être tenu compte; 7° si par suite de la remise tardive des plans du mur projeté à l'aval du tunnel du Teil entre les piquets 208 et 210, les entrepreneurs ont été empêchés d'attaquer en temps utile la tête aval dudit tunnel et si le percement par l'amont a été plus onéreux qu'il ne l'eût été des deux côtés; 8° si c'est par le fait et les retards de l'administration que les requérants ont été obligés de porter et de reprendre dans les dépôts les moellons provenant des fouilles et destinés à la maçonnerie des sou-

terrains; 9° si la maçonnerie des voûtes des souterrains telle qu'elle a été exécutée par les entrepreneurs et telle que l'exigeait la bonne exécution du travail leur a occasionné des sujétions qui ne sont pas rémunérées par le prix porté au bordereau pour la maçonnerie de moellon brut. Les experts devront évaluer également le montant des plus-values ou indemnités auxquelles les sieurs Réveillac et Bardol auraient droit le cas échéant pour chacune des causes susénoncées. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les sieurs Réveillac et Bardol sont renvoyés devant le conseil de préfecture pour y être, après expertise, statué ce qu'il appartiendra sur les chefs ci-dessus indiqués de leur réclamation. L'État supportera la moitié des dépens exposés par les requérants. Il n'y a lieu, en l'état, à statuer sur les conclusions des sieurs Réveillac et Bardol tendant à l'allocation des intérêts des intérêts.)

(N° 139)

[26 février 1892]

Travaux publics. — Rectification d'une route nationale. — Occupation temporaire. — Indemnité. — Tierce expertise. — Loi du 22 juillet 1889. — Question transitoire. — Procédure. — Ordonnance de soit communiqué. — Notification. — Délai. — (Sieur Ollagnier contre sieur Granjon et dame Clerjon.)

Tierce expertise. — Arrêté du conseil de préfecture rendu avant la promulgation de la loi du 22 juillet 1889 et n'ayant pas désigné le tiers expert de droit en matière de travaux de grande voirie; annulation.

Ledit arrêté ayant été annulé par le Conseil d'État après la promulgation de la loi du 22 juillet 1889 et cette loi ayant supprimé la tierce expertise en matière de travaux publics, il n'y a pas lieu d'ordonner une nouvelle tierce expertise. — Renvoi devant le conseil de préfecture pour y être statué après une expertise régulière, conformément aux dispositions de la loi de 1889.

Procédure. — Ordonnance de soit communiqué. Notification; délai. — Un recours ayant été formé à la fois contre le propriétaire d'un terrain occupé temporairement et contre le locataire dudit terrain et l'ordonnance de soit communiqué ayant

été notifiée au locataire dans le délai de deux mois imparti par le décret du 2 novembre 1864, mais au propriétaire après l'expiration de ce délai, le recours n'est recevable qu'en tant qu'il est dirigé contre ledit locataire.

Considérant que, d'après l'article 3 du décret du 2 novembre 1864, les ordonnances de soit communiqué rendues par le président de la section du contentieux du Conseil d'État, en exécution de l'article 12 du décret du 22 juillet 1806, doivent être signifiées dans le délai de deux mois, sous peine de déchéance; qu'une ordonnance de soit communiqué au sieur Granjon, propriétaire du terrain occupé, et à la dame Clerjon, sa locataire, a été rendue le 10 mai 1889, sur la requête du sieur Ollagnier, entrepreneur; que ladite ordonnance n'a été signifiée au sieur Granjon qu'à la date du 4 septembre 1889, après l'expiration du délai ci-dessus fixé, et que le sieur Ollagnier ne saurait se prévaloir de la signification de ladite ordonnance, faite dans les délais ci-dessus impartis, à la dame Clerjon, dont les intérêts sont distincts de ceux du sieur Granjon, pour soutenir que son recours, en tant qu'il est dirigé contre ce dernier, a échappé à la déchéance édictée par l'article précité; qu'il y a lieu ainsi d'examiner au fond le recours, en tant seulement qu'il est dirigé contre la dame Clerjon;

Considérant qu'aux termes de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, qui était en vigueur avant la loi du 22 juillet 1889, en cas de désaccord entre les experts chargés d'évaluer les dommages causés par les travaux de grande voirie exécutés par l'État, le tiers expert est de droit, l'ingénieur en chef chargé de la direction des travaux; que, dès lors, en présence du désaccord des experts nommés par ses arrêtés du 29 août 1884 et 31 décembre 1885, il ne pouvait appartenir au conseil de préfecture de désigner le sieur Maire, ingénieur agronome, comme tiers expert, pour apprécier les dommages causés à la dame Clerjon par les travaux de rectification de la route nationale n° 88, et que son arrêté doit être annulé en ce qui concerne ladite dame;

Mais considérant, d'une part, que la loi du 22 juillet 1889, en disposant par son article 14 que l'expertise devant le conseil de préfecture doit être faite par trois experts, à moins que les parties ne consentent qu'il y soit procédé par un seul expert, a abrogé l'article 56 ci-dessus rappelé de la loi du 16 septembre 1807; qu'ainsi il n'y a pas lieu de prescrire une nouvelle tierce expertise;

Considérant, d'autre part, que l'état de l'instruction ne permet pas de fixer le montant des indemnités réclamées par la dame Clerjon; que, dans ces circonstances, il y a lieu de renvoyer la dame Clerjon et le sieur Ollagnier devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra, après expertise régulière, conformément aux dispositions de la loi du 22 juillet 1889... (Arrêté annulé, mais seulement dans celle de ses dispositions par laquelle il a nommé le sieur Maire, ingénieur agronome, tiers expert, aux lieu et place de l'ingénieur en chef du département, pour apprécier les dommages causés à la dame Clerjon par les travaux de la route nationale n° 88. Le sieur Ollagnier et la dame Clerjon sont renvoyés devant le conseil de préfecture de la Loire pour qu'il soit statué ce qu'il appartiendra, après une nouvelle expertise, faite conformément à la loi du 22 juillet 1889. Le surplus des conclusions du sieur Ollagnier est rejeté. Les dépens exposés par le sieur Granjon seront supportés par le sieur Ollagnier. Ceux exposés par le sieur Ollagnier seront supportés par la dame Clerjon.)

(N° 140)

[27 février 1892]

Communes. — Prestation en nature. — Loi du 21 mai 1836. — (Sieurs Brochard, Monod et autres.)

Réclamation. — Délai. — Non-recevabilité d'une réclamation formée plus de trois mois après la publication du rôle (Brochard, 1re espèce).

Non-recevabilité d'une demande présentée plus d'un mois après l'avis de rejet de la réclamation formée par voie de déclaration à la mairie (Monod, 2e espèce) (*).

Faux emploi. — L'article 4 de la loi du 29 décembre 1884, aux termes duquel, en cas de faux ou double emploi, le délai des réclamations ne court que du jour de la reconnaissance officielle des poursuites, ne s'applique pas au cas où la réclamation ne porte que sur une partie des éléments inscrits. — Il n'y a pas faux emploi (Brochard, 1re espèce) (**).

(*) Voy. 26 avril 1890, Bouquillon (*Arr. du C. d'Et.*, p. 427).

(**) Voy. 3 février 1888, Lyonne (*Ann.* 1888, p. 874); — 18 janvier 1890, Saintourens (*Arr. du C. d'Et.*, p. 46 et la note).

Qualité pour réclamer. — L'héritier du contribuable a qualité pour réclamer, dans l'intérêt de la succession, la décharge de la taxe des prestations portées au nom de son auteur (Toujas, 3e espèce).

Annualité. — Voitures et vaches vendues avant le 1er janvier. Décharge (Toujas, 3e espèce).

Exemption. — Non-lieu à l'application, en matière de prestations, des dispositions de la loi du 17 juillet 1889, en faveur des père et mère de sept enfants vivants : la loi de 1889 n'est relative qu'à la contribution personnelle-mobilière (Berton-Vynantz, 4e espèce).

Insuffisance des ressources. Non-lieu à réduction (Berton-Vynantz, 4e espèce).

1re ESPÈCE. — (*Sieur Brochard.*)

CONSIDÉRANT que, le rôle des prestations pour 1889 ayant été publié dans la commune de Tournan le 11 novembre 1888, les réclamations devaient être présentées dans les trois premiers mois de l'année 1889; que la demande du sieur Brochard n'a été enregistrée à la préfecture de Seine-et-Marne que le 21 avril 1890, c'est-à-dire après l'expiration du délai légal; que le sieur Brochard, ne contestant que quelques-uns des éléments de ses prestations, ne saurait soutenir que son inscription au rôle de la commune de Tournan constitue un faux emploi et être admis par suite à invoquer le bénéfice du délai fixé par l'article 4 de la loi du 29 décembre 1884; que d'ailleurs sa réclamation a été formée même après l'expiration du délai déterminé par ladite loi; que, dans ces conditions, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation dont s'agit comme tardivement présentée... (Rejet.)

AFFAIRE SEMBLABLE. — *Sieur Blandin.* Même raison de décider.

2e ESPÈCE. — (*Sieur Monod.*)

CONSIDÉRANT que, d'après les dispositions de l'article 2 de la loi du 21 juillet 1887, les contribuables qui se croient surtaxés et qui en ont fait la déclaration à la mairie ont la faculté de présenter des demandes en dégrèvement, dans les formes ordinaires, dans le délai d'un mois à partir de la date de la notification du rejet de leur réclamation, sans préjudice des délais fixés par les lois du 21 avril 1832, 4 août 1844 et 29 décembre 1884;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, d'une part, que le rôle des prestations a été publié dans la commune de Desingy avant le 1er janvier 1890, point de départ du délai fixé par les lois des 21 avril 1832 et 4 août 1844, pour la présentation des réclamations; que, d'autre part, le sieur Monod a reçu, le 10 avril 1890 suivant, la lettre l'avisant d'avoir à reproduire sa demande dans les formes ordinaires et que sa réclamation n'a été enregistrée à la sous-préfecture de Saint-Julien que le 12 juin 1890, c'est-à-dire après l'expiration du délai d'un mois fixé par la loi du 21 juillet 1887 et du délai de trois mois fixé par les lois des 21 avril 1832 et 4 août 1844; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ladite réclamation comme tardivement présentée... (Rejet.)

3e ESPÈCE. — (*Sieur Toujas.*)

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée à la demande par le conseil de préfecture :*

Considérant qu'il est reconnu par l'administration que le sieur Toujas est héritier du sieur Chiberre; que, dès lors, il avait qualité pour réclamer dans l'intérêt de la succession la décharge de la taxe des prestations portée au nom du sieur Chiberre;

AU FOND :

Considérant que les deux voitures à deux roues et les deux vaches, à raison desquelles la succession du sieur Chiberre a été reconnue redevable de la taxe des prestations, avaient été vendues avant le 1er janvier 1890 et n'avaient jamais fait partie des biens délaissés par ce dernier; que, dès lors, c'est à tort que le sieur Toujas et le sieur Dastre, cohéritiers du sieur Chiberre, ont été maintenus à la taxe des prestations, pour l'année 1890, sur le rôle de la commune de Lélin-Lapuyolle, à raison de deux voitures à deux roues et de deux vaches... (Arrêté annulé. Décharge.)

(No 141)

[27 février 1892]

Cours d'eau. — Canal d'irrigation de Beaucaire. — Syndicat offrant au public deux catégories d'engagement, à des prix

différents, les uns à l'arrosage et les autres à la submersion. — Détermination de la nature de l'engagement souscrit par une ville. — Procédure : Demande en dommages-intérêts présentée reconventionnellement sur une réclamation relative au payement d'une taxe syndicale. — Non recevabilité. — (Syndicat du canal d'irrigation de Beaucaire contre ville de Beaucaire.)

Décidé que la ville de Beaucaire, ayant traité avec le syndicat pour la fourniture de l'eau nécessaire à l'usage de ses habitants, pour l'année entière, devait être considérée comme ayant souscrit seulement un engagement à l'arrosage et non à la fois un engagement à l'arrosage et un autre à la submersion. Taxe des engagements d'arrosage seule due.

Prétendue violation par la ville du contrat passé avec le syndicat.

Procédure. — Demande en dommages-intérêts présentée reconventionnellement sur une réclamation formée par la ville de Beaucaire relativement à la taxe syndicale qui lui avait été imposée. Non-recevabilité : les réclamations contre des taxes assimilées doivent être formées, instruites et jugées comme en matière de contributions directes et la procédure spéciale à laquelle elles sont soumises, ne comporte l'examen d'aucune demande étrangère à l'objet même de la réclamation.

(Recours contre un arrêté, du 11 juillet 1890, par lequel le conseil de préfecture du Gard a accordé à la ville de Beaucaire réduction de la taxe syndicale d'entretien à laquelle elle a été assujettie, pour l'exercice 1886-1887, sur le rôle du syndicat du canal d'irrigation de Beaucaire, et a mis à la charge de l'administration du séquestre la totalité des frais de l'expertise à laquelle il a été procédé ; — *Ce faisant, attendu* qu'aucune réduction ne devait être accordée à la ville de Beaucaire ; qu'en effet celle-ci, recevant toute l'année l'eau qui n'est distribuée aux arrosants ordinaires que pendant l'été, devrait payer, non seulement la taxe d'entretien due pour les arrosages d'été, mais aussi la taxe d'entretien due pour la submersion des vignes pendant l'hiver, ce qui donnerait une somme supérieure à celle qui a été réclamée à la ville ; attendu, en second lieu, que l'administration du séquestre ayant formé contre la ville de Beaucaire une demande reconventionnelle en dommages-intérêts basée sur ce que la ville avait violé ses engagements en greffant sur sa canalisation des concessions particulières, le conseil de préfecture s'est abstenu à tort de statuer par l'arrêté attaqué sur la contes-

tation ainsi soulevée; attendu que, dans tous les cas, une erreur d'addition s'étant glissée dans le rapport des experts, il y a lieu de rectifier les conclusions de ce rapport, et par suite de réformer l'arrêt attaqué qui les a adoptées);

Vu le décret du 24 février 1864, les lois des 21 juin 1865, 29 décembre 1884, 22 juillet 1889;

EN CE QUI CONCERNE *la taxe imposée à la ville de Beaucaire pour l'entretien du canal :*

Considérant que, d'après les articles 29 et 31 du règlement général des arrosages du canal de Beaucaire, en date du 23 octobre 1878, les associés fondateurs, ayant souscrit un engagement à l'arrosage, sont tenus de payer pour l'entretien dudit canal une taxe calculée à raison de 5 francs par volume de 16.335 mètres cubes d'eau effectivement délivrés;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la ville de Beaucaire, qui a la qualité d'associé fondateur, a souscrit un engagement à l'arrosage; qu'elle reçoit annuellement un volume d'eau de 4.644.354 mètres cubes; que, dans ces conditions, elle est tenue de payer pour l'entretien du canal de Beaucaire, pendant l'exercice 1886-1887, une taxe de 1.421f,55; que, dès lors, c'est à tort que le chiffre de ladite taxe a été fixé par le conseil de préfecture à 1.329f,15;

En ce qui touche la demande reconventionnelle formée par l'administration du séquestre :

Considérant que les réclamations contre des taxes assimilées doivent être formées, instruites et jugées comme en matière de contributions directes, et que la procédure spéciale à laquelle elles sont soumises ne comporte l'examen d'aucune demande ou prétention étrangère à l'objet même de la réclamation; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de statuer sur la demande reconventionnelle de l'administration du séquestre, tendant à l'allocation de dommages-intérêts pour des livraisons d'eau que la ville de Beaucaire aurait faites indûment à des particuliers et à l'établissement d'une compensation jusqu'à due concurrence entre les dommages-intérêts dont s'agit et la réduction de taxe syndicale à laquelle la ville avait droit;

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il sera fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire en mettant le cinquième des frais d'expertise à la charge de l'administration du séquestre du canal de Beaucaire, et les quatre cinquièmes à la charge de la ville de Beaucaire... (La ville de Beaucaire sera imposée, pour l'exercice 1886-

1887, sur le rôle du syndicat du canal d'irrigation de Beaucaire, à une taxe d'entretien fixée à la somme de 1.421f,55. Décharge de la différence existant entre la taxe d'entretien à laquelle elle avait été primitivement assujettie, pour l'exercice 1886-1887, et celle dont elle est passible en vertu de la présente décision. Le cinquième des frais d'expertise est mis à la charge de l'administration du séquestre du canal de Beaucaire et les quatre cinquièmes à la charge de la ville de Beaucaire.)

(N° 142)

[4 mars 1892]

Recours pour excès de pouvoir. — Décision d'une commission départementale. — Qualité pour agir. — Absence d'intérêt direct et personnel ; le requérant n'est pas riverain du chemin faisant l'objet de la décision : non recevabilité (*). — (Sieur Clerc.)

. . . .

Considérant que le sieur Clerc ne justifie d'aucun intérêt direct et personnel qui lui donne qualité pour demander l'annulation de la décision attaquée de la commission départementale ; que, dès lors, sa requête doit être rejetée comme non recevable... (Rejet.)

(N° 143)

[4 mars 1892]

Travaux publics communaux. — Malfaçons. — Article 1792 *du Code civil. — Transaction : inexécution.* — (Commune de Ginestas contre sieurs Loire et Payras.)

L'article 1792 *du Code civil ne peut être appliqué au cas où il se produit des dégradations ne compromettant pas la solidité des constructions.*

Entrepreneurs n'ayant pas exécuté certains travaux mis à

(*) Le sieur Clerc n'était pas riverain du chemin vicinal dont l'assiette avait été fixée par la décision attaquée.

leur compte par une transaction : prix de ces travaux déduit du décompte.

Considérant qu'il est reconnu dans la délibération du conseil municipal de la commune de Ginestas, en date du 3 août 1884, que la réception définitive des travaux a eu lieu au mois de juin 1883 et qu'à cette date, en vue de terminer à l'amiable les difficultés qui s'étaient engagées entre elles au sujet du règlement définitif des comptes, les parties ont signé une transaction, aux termes de laquelle la commune s'engageait à payer pour solde aux sieurs Loire une somme de 8.000 francs, et, de leur côté, les entrepreneurs s'engageaient à effectuer aux ouvrages certains travaux de réparation spécialement déterminés ; que, dans ces circonstances, les seules réclamations que la commune de Ginestas puisse formuler soit contre les entrepreneurs, soit contre l'architecte, doivent avoir pour objet l'application des articles 1792 et 2270 du Code civil, ou bien l'exécution de la transaction;

En ce qui touche l'application des articles 1792 *et* 2270 *du Code civil :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise qu'aucune des dégradations survenues à l'édifice et signalées par la commune ne saurait être considérée comme de nature à compromettre la solidité des constructions ; que, dès lors, la commune n'est pas fondée à se prévaloir des articles du Code civil ci-dessus visés pour soutenir que la responsabilité soit des sieurs Loire, entrepreneurs, soit du sieur Payras, architecte, est engagée ;

En ce qui touche l'exécution de la transaction :

Considérant qu'il résulte du rapport des experts que les entrepreneurs n'ont pas rempli tous leurs engagements, notamment en ce qui concerne le carrelage du plancher dans le logement de l'instituteur, la pose d'un tirant en fer dans le mur de la salle de la Justice de paix et la réparation du plafond dans cette même salle ; que ces travaux sont évalués ensemble à la somme de 557 francs et qu'il y a lieu de retrancher cette somme de celles que la transaction a reconnu être dues aux entrepreneurs ;

Sur les conclusions de la requête tendant au remboursement des sommes qui auraient pu être payées en trop avec les intérêts desdites sommes et les intérêts des intérêts :

Considérant que la ville ne justifie pas des sommes qu'elle aurait payées et qu'il n'y a lieu en l'état de faire droit à sa demande ;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de les mettre pour moitié à la charge de la commune et pour moitié à la charge des entrepreneurs... (La somme de 8.000 francs, dont la commune de Ginestas s'est reconnue débitrice envers les entrepreneurs, est réduite de 557 francs. Frais d'expertise et dépens supportés, moitié par la commune et moitié par les entrepreneurs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 144)

[4 mars 1892]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Promesse prétendue de remise de rabais : allégation non justifiée. — Demande d'indemnité à raison d'inexécution de travaux : rejet : travaux en dehors du marché. — (Sieurs Pillot, Depierre et autres.)

Sur les conclusions des requérants tendant à l'allocation d'une indemnité de 91.120f,06, *représentant la remise du rabais de* 20 p. 100 *sur le montant des travaux non prévus, dépassant de plus de un sixième le montant de l'adjudication :*

Considérant que les sieurs Pillot, Depierre et autres, soutiennent que pour les décider à continuer l'exécution des travaux, après que le un sixième en sus de l'adjudication avait été atteint, l'ingénieur directeur des travaux leur aurait fait espérer la remise du rabais sur tous les travaux dépassant ce un sixième en sus; mais que cette allégation est formellement contredite par l'ingénieur, et que les requérants ne justifient pas de l'existence d'une convention de cette nature, qui ait été approuvée par le Ministre des travaux publics ; qu'il résulte, au contraire, de l'accord régulièrement intervenu entre l'administration et les entrepreneurs, et dont les conditions sont relatées dans les lettres des 6 et 8 mars 1883, que la remise du rabais ne devait porter que sur les travaux restant à exécuter à ce moment, c'est-à-dire à la date même de la convention, qu'en présence des termes de la lettre du 6 mars, dans laquelle les entrepreneurs déclarent expressément renoncer à leurs réclamations antérieures, les sieurs Pillot et consorts ne sont pas fondés à demander une

indemnité, tant par le moyen principal ci-dessus relaté que par le moyen subsidiaire tiré des articles 29 et 30 du cahier des clauses et conditions générales ;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité de 90.446f,60 *pour perte de bénéfices, à la suite de l'inexécution par l'administration d'une des clauses de la convention précitée des* 6-8 *mars* 1883 :

Considérant que c'est à bon droit que le conseil de préfecture s'est fondé, pour rejeter ce chef de réclamation, sur ce que, lors de la convention précitée, qui fixait les travaux dont l'achèvement était attribué aux sieurs Pillot et consorts, les parties contractantes avaient une exacte connaissance desdits travaux, dont l'énumération était contenue tant dans la lettre de l'ingénieur du 8 février 1886, que dans un état remis le 3 mars aux entrepreneurs, et sur ce que les travaux de consolidation de la tranchée dite de la Plante ne s'y trouvaient pas compris ; qu'en effet, ces derniers travaux, distincts du simple rétablissement en régie de la voie dans ladite tranchée, ont consisté dans d'importants ouvrages de consolidation dont la nécessité n'a été reconnue que postérieurement à la convention précitée ; qu'au surplus il résulte de l'instruction que les requérants ont, au mois de juillet 1883, refusé de s'en charger aux conditions fixées par l'administration ; que, dans ces circonstances, celle-ci n'a méconnu aucun engagement, en confiant leur exécution à un autre entrepreneur, et que les requérants ne sont pas fondés à réclamer de ce chef l'annulation de l'arrêté attaqué... (Rejet.)

(N° 145)

[4 mars 1892]

Travaux publics. — Déblais de nature prétendue imprévue ; prix nouveau demandé : rejet : ces déblais sont compris dans l'une des catégories figurant au bordereau. — (Sieur Quiot contre ville de Saint-Girons.)

Considérant que le bordereau de l'entreprise comprend, d'une part, sous le n° 9, un prix de 4 francs par mètre cube de *déblai rocheux* et, d'autre part, sous le n° 10, un prix de 0f,55 par mètre cube de déblais ne nécessitant pas l'emploi de la mine (terre végétale, d'alluvion, etc...) ; que de cette classification en déblais

ne nécessitant pas l'emploi de la mine et en déblais rocheux, il résulte que le prix de 4 francs prévu pour les fouilles de cette dernière catégorie est un prix moyen qui s'applique aux déblais de roc de toute nature, sans distinction entre les différents modes d'extraction; que l'article 44 du devis stipule, en effet, que ce prix comprend tous les faux frais, de quelque nature qu'ils soient et ne peut subir, en aucun cas, la moindre modification; qu'il suit de là que le sieur Quiot, qui aurait dû se rendre compte, avant l'adjudication, des difficultés que pouvait présenter l'entreprise, n'est fondé à réclamer aucun supplément de prix à raison soit de l'absence de sondages, soit des déblais rocheux ayant nécessité l'emploi de la mine; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la demande d'expertise dont il était saisi;

Sur les conclusions du sieur Quiot fondées sur une augmentation de plus d'un tiers des déblais rocheux :

Considérant que ces conclusions n'ont pas été prises devant le conseil de préfecture, qu'ainsi elles ne sont pas recevables... (Rejet avec dépens.)

(N° 146)

[4 mars 1892]

Travaux publics communaux. — Travaux imprévus. — Commune de Torteron contre sieur Gélinet.)

Travaux non prévus au devis, exécutés sans l'approbation du préfet, mais reconnus nécessaires en cours d'entreprise ou se rattachant à des détails d'exécution. Payement dû à l'entrepreneur auquel ces travaux ont été commandés par l'architecte avec l'assentiment du maire et du conseil municipal, ce dernier ayant au surplus approuvé le décompte définitif.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si des travaux non prévus au devis ont été exécutés sans avoir été expressément approuvés par le préfet, ils proviennent de modifications dont la nécessité s'est révélée en cours d'entreprise ou se rapportent à des changements qui ne portaient que sur des détails d'exécution et ne touchaient pas aux parties essentielles du projet; que ces travaux ont été commandés par l'architecte avec

l'assentiment du maire et du conseil municipal, et qu'aux termes de l'article 7 du cahier des charges, l'entrepreneur était tenu de se conformer aux changements qui lui seraient prescrits par l'architecte dans le cours de la construction ;

Considérant enfin que le décompte définitif de ces travaux s'élevant à 7.123f,70 a été approuvé par le conseil municipal à la date du 8 avril 1888; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné la commune à payer à l'entrepreneur ladite somme de 7.123f,70... (Rejet avec dépens.)

(N° 147)

[4 mars 1892]

Travaux publics communaux. — Maison d'école. — Plans non exécutés. — Honoraires d'architecte. — (Sieur Neau contre commune de Saint-Marc-la-Lande.)

Premier plan d'une maison d'école, non mis à exécution comme dépassant de beaucoup la somme que le conseil municipal avait affectée à cette construction : honoraires refusés à l'architecte.

Second plan, dressé conformément aux instructions données et approuvé par les autorités compétentes, non mis à exécution par suite de causes dont l'architecte n'est pas responsable ; allocation d'honoraires au taux de 1f,66 p. 100 du montant du projet.

Considérant que, chargé, à la suite d'une délibération du conseil municipal de Saint-Marc-la-Lande, en date du 23 avril 1882, de dresser les plans et devis d'une maison d'école double à construire dans ladite commune, le sieur Neau a préparé un projet dont la dépense s'élevait à 58.000 francs et excédait de beaucoup les ressources de la commune énumérées dans ladite délibération ; que ce projet a été repoussé comme trop coûteux tant par la commission des bâtiments scolaires et le conseil départemental de l'instruction publique que par l'administration préfectorale et n'a pas été mis à exécution ; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé d'allouer au requérant des honoraires à raison dudit projet ;

Mais considérant que, pour la rédaction de son deuxième projet, le sieur Neau s'est conformé aux instructions qui lui avaient été données; que ce projet a été approuvé par le conseil municipal dans sa délibération du 13 août 1882 et qu'il a été déclaré bien conçu et conforme aux besoins de la commune, par le conseil départemental de l'instruction publique, et que, s'il n'a pas été mis à exécution, c'est par suite de circonstances dont l'architecte ne peut être rendu responsable; que, dans ces conditions, une rémunération lui est due pour son travail et qu'il y a lieu de lui allouer pour ce deuxième projet des honoraires calculés conformément au tarif en usage au taux de 1f,66 p. 100 du montant dudit projet;

Considérant enfin que le sieur Neau ne justifie pas que les copies de pièces pour lesquelles il a demandé une somme de 20 francs lui aient été réclamées par la commune de Saint-Marc-la-Lande... (Allocation, à titre d'honoraires, d'une somme de 385f,40 avec intérêts à dater du 28 janvier 1888, jour de la demande devant le conseil de préfecture. Dépens supportés par la commune. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 148)

[4 mars 1892]

Travaux publics. — Dommages. — Procédure. — Tierce expertise en matière d'occupation temporaire ; ingénieur en chef; compétence territoriale. — Loi du 22 juillet 1889. — (Sieurs Alasseurs frères contre sieur Perrot.)

Une tierce expertise, relative à l'indemnité due pour occupation temporaire, doit être considérée comme entachée d'une irrégularité substantielle, quand elle a été faite par l'ingénieur en chef d'un département autre que celui dans lequel sont situés les terrains occupés. — Annulation; nouvelle expertise prescrite dans les formes de la loi du 22 *juillet* 1889.

Considérant que les terrains occupés par le sieur Perrot en vertu de l'arrêté du préfet de la Seine du 22 mars 1882 étant situés dans le département de la Seine, c'était l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de ce département qui devait pro-

céder, par application de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 encore applicable à la date de l'arrêté attaqué, à la tierce expertise prescrite par cette disposition de loi, dans l'instance engagée par les sieurs Alasseurs et relative au règlement de ladite occupation temporaire;

Considérant qu'il a été procédé à la tierce expertise par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de Seine-et-Oise; que dès lors les sieurs Alasseurs sont fondés à soutenir que l'arrêté attaqué ayant été rendu après une tierce expertise irrégulière doit être annulé et à demander leur renvoi devant ledit conseil de préfecture pour qu'il soit statué à nouveau sur leur réclamation après qu'il aura été procédé à une nouvelle expertise dans les formes prévues par la loi du 22 juillet 1889... (Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture pour qu'il soit statué à nouveau après expertise nouvelle dans les formes prescrites par la loi du 22 juillet 1889. Sieur Perrot condamné aux dépens.)

(N° 149)

[4 mars 1892]

Travaux publics. — Dommages résultant de la situation des lieux non aggravés: rejet. — Incompétence de la juridiction contentieuse pour ordonner des travaux destinés à supprimer le dommage. — (Sieur et dame Tabouret contre commune d'Anderny.)

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment des constatations relevées par les experts, que les travaux exécutés par la commune d'Anderny, et qui ont eu pour objet de détourner les sources du Loppon pour alimenter le lavoir communal, et de faciliter, par la construction d'un aqueduc, l'écoulement des eaux provenant dudit lavoir dans le ruisseau d'Anderny, n'ont pas aggravé le préjudice causé aux requérants par les émanations qui se dégagent de ces eaux, dans le parcours du ruisseau à travers leur propriété; que les travaux dont il s'agit, effectués dans un but d'assainissement, ont eu au contraire pour résultat d'atténuer le dommage auquel la propriété, appartenant actuellement aux consorts Tabouret, a été exposée de tout temps par l'effet de la situation naturelle des lieux; que, dans ces condi-

tions, c'est avec raison que le conseil de préfecture, qui a déclaré à bon droit qu'il ne lui appartenait pas de prescrire l'exécution de travaux à la charge de la commune, a rejeté la demande d'indemnité des consorts Tabouret... (Rejet avec dépens.)

(N° 150)

[4 mars 1892]

Voirie (Grande). — Chemin de fer d'intérêt local. — Subventions allouées par l'État. — Mode de calcul. — Évaluation de la recette brute. — Période de construction. — (Compagnie du chemin de fer de Fourvière et Ouest-Lyonnais.)

Les dispositions du décret du 20 *mars* 1882, *concernant le mode de calcul des subventions allouées par l'État aux chemins de fer d'intérêt local, sont applicables à une compagnie, à laquelle une délibération du conseil général a accordé la concession antérieurement audit décret, si le traité passé entre le préfet et la compagnie, en exécution de cette délibération, est postérieur au décret et a été approuvé par une loi qui se réfère expressément à celle du* 11 *juin* 1880 *et par suite implicitement au règlement du* 20 *mars* 1882, *qui en est le complément.*

On doit, pour le calcul des subventions de l'État aux chemins de fer d'intérêt local, transformer préalablement en annuités à 4 *p.* 100 *les subventions en capital versées par le département ou les communes, et faire entrer en compte chaque annuité dans l'élévation de la recette brute.*

Les subventions accordées par l'État aux chemins de fer d'intérêt local ne sont pas dues à partir de l'expiration de la période assignée à la construction, mais seulement à dater du moment où la construction de la ligne entière est en fait terminée.

Considérant qu'aux termes de l'article 13 de la loi du 11 juin 1880, « en aucun cas la subvention de l'État ne pourra élever la « recette brute au-dessus de 8.500 francs par kilomètres », pour les lignes établies de manière à ne pouvoir pas recevoir des véhicules du grand réseau ; que c'est en se fondant sur cette disposition que le Ministre des travaux publics a rejeté les réclamations de la Compagnie requérante ;

Considérant qu'à l'appui de son pourvoi, celle-ci soutient que

c'est à tort que ledit ministre a fait entrer en compte, dans le calcul de la recette brute kilométrique, une somme de 2.598 francs correspondant à l'annuité, à 4 p. 100, de la subvention de 2.020.000 francs, versée en capital entre les mains de la compagnie, tant par le département du Rhône que par la commune de Mornant, au cours de la construction ;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 12 du décret du 20 mars 1882 : « Si la subvention est donnée par le département « ou la commune, en capital, en terrains, en travaux, ou sous « toute autre forme que celle d'annuités, elle est évaluée et trans« formée en annuités au taux de 4 p. 100, pour l'application des « articles 13 et 36 de la loi, aux termes desquels l'Etat ne peut « subvenir, pour partie, aux insuffisances annuelles qu'à la con« dition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le « département ou la commune » ; qu'à la vérité la compagnie requérante soutient que ce décret ne saurait régir un traité dont les bases avaient été arrêtées antérieurement à sa date ;

Mais considérant que, si la délibération du conseil général du Rhône accordant la concession et en réglant les conditions entre le département et la commune porte la date du 10 septembre 1880, le traité passé entre le préfet et la compagnie, en exécution de ladite délibération, n'est intervenu qu'à la date du 12 avril 1882 et n'est devenu définitif que par la loi du 22 août suivant, laquelle se réfère expressément à la loi du 11 juin 1880 et par suite implicitement au règlement d'administration publique prévu par l'article 16 de ladite loi et promulgué le 20 mars 1882 ; que par suite la compagnie ne saurait prétendre que le décret du 20 mars 1882 ne lui est pas opposable ;

Considérant que la compagnie n'est pas mieux fondée à soutenir que le ministre lui a fait une fausse application de l'article 12 précité, en faisant figurer dans le compte de ses recettes brutes une somme correspondante à l'annuité à 4 p. 100 de la subvention à elle fournie en capital par le département et la commune; qu'en effet l'article 13 de la loi du 11 juin 1880 subordonne expressément le concours de l'État, pour couvrir les insuffisances annuelles de l'exploitation, à la condition qu'une partie au moins équivalente sera effectivement payée par le département ou la commune, qu'il résulte de l'ensemble des travaux préparatoires et des débats parlementaires que, si la faculté a été laissée a[ux] départements et aux communes, de s'acquitter de leurs subve[n]tions en capital, il a toujours été entendu que, pour le calcul [de]s subventions annuelles réclamées à l'État, à raison des insu[f-]

sances de recettes, les sacrifices faits, sous quelque forme et à quelque époque que ce soit, par les départements et les communes devaient être imputés sur lesdites insuffisances et diminuer d'autant la part incombant au Trésor ;

Sur le moyen tiré, en ce qui concerne l'exercice 1887, *de ce que le ministre n'aurait fait porter le calcul de la subvention que sur la période d'exploitation totale de la ligne écoulée du* 11 *juillet au* 31 *décembre :*

Considérant qu'aux termes de l'article 13 de la loi précitée et de l'article 3, paragraphe 3, de la convention, les insuffisances d'exploitation des sections ouvertes pendant la période de construction sont imputées sur le capital de premier établissement ; que si cette période, qui devait prendre fin le 21 août 1885, s'est trouvée, par suite de retards apportés à la construction, prolongée jusqu'au 11 juillet 1887, la compagnie n'est pas fondée à se prévaloir de cette circonstance pour demander que les insuffisances constatées pendant la période d'exploitation partielle entrent dans le calcul de la subvention réclamée à l'État ; que de tout ce qui précède il résulte que, sans qu'il y ait lieu de s'arrêter aux conclusions subsidiaires de son premier pourvoi, les requêtes de la compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais doivent être rejetées... (Rejet.)

(N° 151)

[5 mars 1892]

Communes. — *Chemins vicinaux.* — *Prestations en nature.* — *Loi du* 21 *mai* 1836. — (Sieurs Granat, Hincelin, Vieillot et autres.)

Éléments imposables. — *Établissements agricoles appartenant, l'un au père, l'autre au fils, exploités en commun au moyen de deux paires de bœufs et d'une voiture charretière : taxe due par le père à raison de ces éléments d'imposition, et aussi à raison de son fils qui habite avec lui* (*Granat*, 1re *esp.*).

Domestique. — *Ne peut être considéré comme tel un individu, employé comme charretier, qui n'est ni logé, ni nourri chez son patron : taxe due* (*Hincelin*, 2e *esp.*).

Portier-consigne. — *Un portier-consigne ne doit pas être*

imposé à la taxe des prestations : il fait partie de l'armée active (*Girard*, 3e *esp.*) (*).

Annualité. — *Les héritiers d'un contribuable décédé après le travail des mutations pour* 1890, *mais avant le* 1er *janvier, ne sont pas fondés à demander décharge de la cote portée à son nom pour* 1890, *alors qu'ils ont gardé les éléments d'imposition à raison desquels il avait été inscrit au rôle* (*Vieillot*, 4e *esp.*).

Contribuable assujetti à la taxe, dans la commune où il habitait au 1er *janvier, à propos de sa personne et des éléments d'imposition possédés par lui à la même date. Régularité.* (*Lupette*, 5e *esp.*).

Réclamation. Délai. — *Déchéance de réclamation enregistrée plus de trois mois après le* 1er *janvier, qui a suivi la publication du rôle* (*Marbezy*, 76.198).

Conseil d'État. — *Requête collective formée par trois requérants, dont les intérêts sont distincts, contre trois arrêtés ayant statué séparément sur leurs réclamations. Recevabilité seulement en ce qui concerne le requérant, premier dénommé dans la requête* (*Hincelin, Dumont et Cordevant*, 2e *esp.*).

1re ESPÈCE. — (*Sieur Granat*).

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction : d'une part, que le fils du sieur Granat habite avec son père et se trouve dans les conditions d'âge et de validité prévues par l'article 3 de la loi du 21 mai 1836 ; d'autre part, que le sieur Granat était, au 1er janvier 1890, propriétaire d'un établissement agricole contigu à celui de son fils ; que les deux établissements étaient exploités en commun, au moyen de deux paires de bœufs et d'une voiture charretière ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le requérant, chef d'exploitation, a été imposé et maintenu à la contribution des prestations, pour l'année 1890, sur le rôle de la commune de Fouroux, à raison d'un homme, de deux paires de bœufs et d'une voiture charretière... (Rejet.)

2e ESPÈCE. — (*Sieurs Hincelin, Dumont et Cordevant*).

CONSIDÉRANT que le conseil de préfecture a statué, par un arrêté spécial, sur les réclamations de chacun des requérants, dont les intérêts sont distincts ; qu'il suit de là que chacun des requérants devait se pourvoir séparément contre l'arrêté qui avait statué sur sa réclamation, et que leur requête collective n'est

(*) Rap. 31 octobre 1890, Molière (*Arr. du C. d'Et.*. p. 803).

recevable qu'en ce qui touche le sieur Hincelin, premier des requérants;

En ce qui concerne la requête du sieur Hincelin :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Hincelin habite la commune de Crony, où il est porté au rôle de la contribution personnelle pour l'année 1890, et qu'il ne se trouve dans aucun des cas d'exemption prévus par la loi du 21 mai 1836; que, dans ces circonstances, c'est avec raison qu'il a été imposé et maintenu au rôle des prestations de la commune de Crony pour l'année 1890... (Rejet.)

3e ESPÈCE. — (*Sieur Girard*).

CONSIDÉRANT qu'aux termes de la loi susvisée du 13 mars 1875 et des tableaux y annexés, les portiers-consignes sont rattachés à l'état-major particulier du génie et font, par suite, partie de l'armée active; qu'il résulte de l'instruction que le sieur Girard était, en 1890, portier-consigne au Château-d'Oléron; qu'il suit de là qu'il ne pouvait être considéré comme habitant la commune du Château-d'Oléron au sens de l'article 3 de la loi susvisée du 21 mai 1836, et que, dans ces circonstances, il est fondé à demander décharge des prestations auxquelles il a été imposé, à raison de sa personne, pour l'année 1890, sur le rôle de ladite commune... (Arrêté annulé. Décharge.)

4e ESPÈCE. — (*Sieur Vieillot*).

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le père du requérant est décédé le 30 août 1889, postérieurement au travail des mutations exécuté pour la confection du rôle des prestations de 1890; que le sieur Vieillot a gardé pendant l'année 1890 les deux hommes, les deux chevaux et la voiture, qui appartenaient à son père; que, dans ces circonstances, il n'est pas fondé à demander décharge des prestations inscrites au nom de son père, pour l'année 1890, sur le rôle de la commune de Montalard, à raison desdits hommes, desdits chevaux et de ladite voiture... (Rejet).

5e ESPÈCE. — (*Sieur Lupette.*)

. . . .

(N° 152)

[11 mars 1892]

Travaux publics. — Décompte. — Canal de l'Est. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Consorts Morin et sieur Dantony.)

Art. 41. — Réclamations formées dans les vingt jours de la présentation du décompte. — Recevabilité.

Expertise. Loi de 1889 : question transitoire. — Points litigieux non vérifiés par des experts nommés avant la loi du 22 *juillet* 1889; *tierce expertise devenue impossible depuis cette loi; expertise nouvelle ordonnée.*

Omission de statuer. — Conseil de préfecture ayant ordonné une tierce expertise sans statuer sur une demande en annulation de l'expertise. Arrêté annulé.

CONSIDÉRANT qu'après avoir, le 24 mars 1882, ordonné une expertise sur tous les chefs de réclamations des requérants, le conseil de préfecture a, par un second arrêté en date du 18 janvier 1889 : 1° écarté les quatre premiers chefs ainsi que le 17e par application de l'article 41 des clauses et conditions générales et les a, en tant que de besoin, rejetés au fond comme se rattachant à des travaux pour lesquels les requérants se seraient interdit toute réclamation aux termes d'une convention en date du 15 novembre 1878; 2° rejeté le 10e chef comme mal fondé; 3° donné acte de la renonciation des entrepreneurs à maintenir les 5e, 9e, et 11e à 15e chefs, et 4° ordonné en raison du désaccord des experts, une tierce expertise sur les 6e, 7e, 8e et 16e chefs;

Mais considérant que le conseil de préfecture, saisi des conclusions des entrepreneurs tendant à l'annulation de l'expertise en raison de certaines irrégularités par eux alléguées, a ordonné une tierce expertise sur les 6e, 7e, 8e et 16e chefs précités, en omettant de statuer sur les conclusions dont s'agit; qu'ainsi l'arrêté qui a ordonné cette mesure complémentaire d'instruction se trouve entaché d'une irrégularité qui doit en faire prononcer l'annulation;

Sur les 1er, 2e, 3e, 4e *et* 17e *chefs :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la lettre des requérants, en date du 19 février 1882, parvenue à l'administra-

tion dans les vingt jours de la remise de leur décompte, spécifiait suffisamment celles de leurs réclamations qui font l'objet des quatre premiers et du 17e chef; qu'ainsi c'est à tort que l'arrêté attaqué leur a appliqué la déchéance de l'article 41 et a limité la tierce expertise aux 6e, 7e, 8e et 16e chefs, en refusant d'ordonner la vérification du point de savoir si les réclamations comprises sous les quatre premiers chefs et sous le 17e se rapportent, ainsi que l'administration le prétend, aux mêmes ouvrages que ceux qui ont donné lieu à la convention de 1878; que, dans ces circonstances, la loi du 22 juillet 1889 ne permettant plus qu'il soit procédé à une tierce expertise sur tous ces chefs, il y a lieu de les soumettre à une expertise nouvelle dans les formes prescrites par la loi précitée;

Sur le 10e chef :

Considérant qu'il n'est pas suffisamment établi par l'instruction que la plus-value de 1f,60 au moyen de laquelle les entrepreneurs se sont engagés à ne plus rien réclamer à cet égard, leur ait été payée intégralement; qu'il y a lieu, dès lors, de renvoyer également ce chef à l'examen des experts... (Arrêté annulé. Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra, après qu'il aura procédé, dans les formes prescrites par la loi du 22 juillet 1889, à une expertise portant sur tous les chefs de réclamation. Les experts auront en outre à rechercher et vérifier si les travaux qui font l'objet des réclamatiens des entrepreneurs sont ou non les mêmes que ceux à l'occasion desquels la convention du 15 novembre 1878 est intervenue. Dépens à la charge de l'État.)

(N° 153)

[11 mars 1892]

Travaux publics communaux. — Église. — Décompte. —
(Ville de Nîmes contre sieur Ormières.)

Attachements. — Absence d'attachements contradictoires pris au cours des travaux; attachements dressés après coup mais incomplets; allocation du prix des travaux n'y figurant pas mais réellement exécutés (II).

Augmentation du prix des matériaux. — Taxes d'octroi. —

Le cahier des charges disposant que l'entrepreneur ne pourra réclamer aucune indemnité pour augmentation du prix des matériaux pendant les travaux, ledit entrepreneur n'a droit à aucun supplément de prix comme compensation des surtaxes d'octroi ou taxes nouvelles établis en cours d'entreprise sur les matériaux (XVI).

Échafaudages. — Travaux interrompus sur un ordre de service pendant plusieurs années. Indemnité allouée à l'entrepreneur pour enlèvement et réinstallation des échafaudages (XV).

Griefs manquant en fait (XI, XIII, XIV, XIX, XXI, XXII).

Maçonnerie. — Murs en maçonnerie de parement. Allocation du prix prévu pour ce genre de maçonnerie, et non du prix prévu pour la maçonnerie de remplissage, quoique ces murs aient été recouverts d'un enduit (IV).

— Rejet, par application du cahier des charges, d'une demande de payement de maçonnerie de remplissage comme maçonnerie en pierre de taille (XX).

Parements. — Prix alloué pour la taille des parements inférieurs à 0^{m},16, *le cahier des charges ne comprenant dans le prix de pose que la taille des parements d'une dimension supérieure (III).*

Prix nouveaux alloués — pour travaux exécutés dans des conditions d'épaisseur autres que celles prévues (V) — à raison de substitution de matériaux (VIII, IX).

Réédification d'un ouvrage renversé par le vent. Responsabilité partagée entre les parties (VI et XVII).

Régie. — Allocation des dépenses admises par l'architecte de la ville (XII).

— Malfaçons réparées en régie, sur le refus de l'entrepreneur de les effectuer lui-même. Dépenses mises à la charge de celui-ci (XVIII).

Retards dans l'exécution des travaux provenant du fait de la ville. Indemnité due de ce chef à l'entrepreneur (XXIII).

Sujétions. — Matériaux d'un prix inférieur substitués, sur l'ordre de l'architecte, aux matériaux prévus au devis. Allocation à l'entrepreneur, conformément au décompte dressé par l'architecte, du prix porté au devis, comme compensation du dommage causé par la substitution dont s'agit (X).

— Sujétions imposées pour certains travaux. Maintien du prix nouveau arrêté entre l'architecte et l'entrepreneur (VII).

Tierce expertise. — Demande d'annulation basée sur ce que

le tiers expert aurait été à plusieurs reprises le fondé de pouvoir du défendeur. Rejet : la désignation du tiers expert a eu lieu d'un commun accord entre les parties (1).

. . . .

I. Sur la requête de la ville de Nîmes :

I. *En ce qui concerne la régularité de la tierce expertise :*

Considérant que la désignation du sieur Allard comme tiers expert, à la date du 19 janvier 1885, a eu lieu d'un commun accord entre les parties et sur la proposition de l'avocat de la ville de Nîmes; qu'ainsi, cette dernière, qui d'ailleurs n'a demandé le rejet des débats de la tierce expertise que le 2 mars 1889, n'est pas fondée à demander l'annulation de ladite tierce expertise, par les motifs que le sieur Allard aurait été à diverses reprises le représentant du sieur Ormières;

II. *Sur les conclusions de la ville de Nîmes tendant à faire retrancher du montant des sommes allouées à l'entrepreneur par le conseil de préfecture, une somme de 18.818f,78 qui ne figurait pas sur les attachements dressées par les parties :*

Considérant que si du mois d'août 1864 au mois de novembre 1887, il n'a pas été pris chaque jour d'attachements contradictoires par l'administration et par l'entrepreneur ainsi que le prescrit l'article 17 du cahier des charges, il résulte de l'instruction que la somme de 18.888f,78 allouée par le conseil de préfecture au sieur Ormières, bien que ne figurant pas sur les attachements dressés après coup et rétroactivement, correspond à des travaux réellement exécutés; qu'ainsi, la ville requérante n'est pas fondée à demander de ce chef la réformation de l'arrêté attaqué;

III. *En ce qui touche la taille des parements, épannelages de 0m,16 de développement et au-dessous :*

Considérant qu'aux termes de l'article 7 des conditions particulières de l'entreprise, sont seuls compris dans les prix de pose les parements, épannelages dont le développement dépasse 0m,16; qu'ainsi, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a, par application dudit article, et a raison des sujétions spéciales qu'imposent les épannelages de petite dimension, décidé que la taille des parements de cette nature, d'un développement de 0m,16 et au-dessous serait payée à l'entrepreneur;

IV. *Sur les conclusions de la ville de Nîmes tendant à ne payer que comme maçonnerie de remplissage les maçonneries des murs recouverts d'un enduit :*

Considérant que les murs pour lesquels le sieur Ormières avait

réclamé le prix de 15 francs par mètre cube prévu pour la maçonnerie en parement avaient été construits avec toute leur épaisseur en maçonnerie et par suite avec leurs faces en parements, que ce travail comportait des sujétions plus onéreuses que celles de la maçonnerie dite de remplissage exécutée entre des parements de pierre de taille; que la circonstance que la maçonnerie en parement aurait été après coup recouverte d'un enduit n'a pas modifié la nature de ladite maçonnerie; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture lui a appliqué le prix prévu au marché pour la maçonnerie en parement;

V. *En ce qui concerne les réseaux des fenêtres et des rosaces:*

Considérant que pour les réseaux des fenêtres et des rosaces qui, d'après l'article 9 des conditions particulières, devaient être payés mesurées en place et au mètre carré, le devis ne prévoyait que deux épaisseurs, l'une de 0m,15 évaluée à 60 francs le mètre carré, l'autre de 0m,25 évaluée à 65 francs, et que l'exécution des travaux ayant amené douze épaisseurs différentes, il y avait lieu de fixer, pour chacune d'elles, un prix nouveau en se servant comme base des prix de série;

Considérant que les prix appliqués par le conseil de préfecture aux ouvrages dont il s'agit ont été calculés à l'aide d'éléments inexacts et notamment en prenant comme point de départ des chiffres qui ne figuraient point au devis; qu'il résulte de l'instruction que les sommes ainsi allouées au sieur Ormières par l'arrêté attaqué sont exagérées; que celle de 27.929f,84, portée au décompte par l'architecte de la ville, comporte l'application de prix conforme à la progression indiquée par le devis et constitue pour l'entrepreneur une rémunération suffisante de son travail; qu'il y a lieu, dès lors, de réduire de 7.101f,11 le chiffre de l'allocation accordée au sieur Ormières;

VI. *En ce qui concerne les dépenses de réédification d'un pignon renversé par le vent:*

Considérant que ladite ville de Nîmes n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des responsabilités encourues par chacune des parties en les condamnant à supporter par moitié les dépenses dont s'agit; que, par suite, la requête de ladite ville sur ce point doit être rejetée;

VII. *En ce qui touche le payement du tablier de la charpente:*

Considérant que le prix de 6f,50 par mètre carré porté à l'article 3 des conditions relatives aux travaux de charpente pour la couverture en ardoise, les lattes et le chevronnage, comprenait d'après le sous-détail une somme de 3f,25 pour l'ardoise et une

somme égale pour les pannes, sablières, chevrons et lattes; que le sieur Ormières ayant, au cours des travaux, reçu l'ordre d'employer des ardoises plus épaisses et plus lourdes, et comme conséquence, d'établir une charpente plus solide, les prix de 6f,80 pour les ardoises et de 5f,50 pour faîtage, pannes, sablières, chevrons, lattes, clous et pose furent, après discussion, arrêtés entre l'architecte et l'entrepreneur et substitués à ceux du sous-détail;

Considérant que, dans ces circonstances, le prix nouveau à porter au décompte était de 12f,38 au lieu de 6f,50; que, dès lors, la ville de Nîmes n'est pas fondée à demander le règlement sur ce dernier chiffre des travaux exécutés par le sieur Ormières;

VIII. *En ce qui concerne la pose des cheneaux et des tuyaux de descente :*

Considérant que, si le prix du devis de 5 francs par mètre linéaire pour les tuyaux de fonte destinés à conduire les eaux comprenait expressément la pose desdits tuyaux, les dimensions nouvelles des cheneaux imposés par la ville à l'entrepreneur au cours des travaux ont amené la fixation d'un prix de 0f,40 par kilogramme en remplacement de celui prévu par le marché; que la ville de Nîmes n'a pas établi que ce prix nouveau s'appliquât aux mêmes fournitures, travaux et sujétions que celui inscrit à l'article 5 du devis des travaux de couverture; qu'ainsi c'est à bon droit que la somme de 1.451f,10 a été allouée au sieur Ormières par le conseil de préfecture pour pose des cheneaux;

IX. *En ce qui concerne le prix des travaux de plomberie :*

Considérant que la ville requérante demande l'application à cette nature d'ouvrage du prix de 25 francs par mètre carré prévu au marché;

Mais considérant que les épaisseurs des plombs ayant été modifiées en cours d'entreprise, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a alloué au sieur Ormières un prix nouveau fixé d'un commun accord par l'entrepreneur et l'architecte de la ville;

X. *Sur les conclusions de la ville de Nîmes tendant à faire diminuer de* 0f,50 *le prix d'adjudication du dallage, ledit dallage ayant été fait pour partie en pierres sciées au lieu de l'être en pierres de Baruthel de* 0m,12 *d'épaisseur :*

Considérant que l'architecte de la ville a appliqué au mètre carré de dallage tel qu'il a été exécuté le prix porté au devis; qu'il résulte de l'instruction que ce mode de règlement n'a fait que tenir compte à l'entrepreneur du surcroît de dépenses qui

lui avait été occasionné par l'approvisionnement hâtif en cours d'exécution des pierres pour dallage substituées aux pierres de Baruthel, et que la ville requérante n'établit pas qu'en homologuant sur ce point le décompte dressé par son propre architecte, le conseil de préfecture ait fait une inexacte application des conditions du marché :

XI. *En ce qui concerne le payement des moulures :*

Considérant que la somme de 73.915f,12 allouée de ce chef au sieur Ormières par le conseil de prefecture a été proposée par le tiers expert après vérification du travail des experts de l'entrepreneur et de l'administration; que la ville de Nîmes n'établit l'inexactude des calculs qui ont servi de base à la fixation de la somme ci-dessus ni quant au mesurage du développement des moulures, ni quant à l'application des prix; que, dès lors, ce chef de sa réclamation doit être rejeté;

XII. *En ce qui concerne la fixation des sommes dépensées en régie :*

Considérant que le conseil de préfecture déclare expressément dans la disposition de l'arrêté attaqué relative aux travaux exécutés en régie, que les sommes qu'il alloue de ce chef ont été reconnues exactes par l'architecte; qu'il résulte de l'instruction que si elles sont supérieures au chiffre porté par l'entrepreneur dans son décompte au chapitre spécial des dépenses en régie, elles ne font cependant que tenir compte au sieur Ormières des dépenses de cette nature par lui faites et qui avaient été inscrites à d'autres chapitres du décompte; que, dès lors, la réclamation de la ville doit être rejetée;

XIII. *En ce qui concerne les voûtes en pierre de Beaucaire :*

Considérant que si ces voûtes n'avaient pas été comprises dans le projet primitif, leur exécution après coup n'a pas présenté de sujétions autres que celles prévues par le devis pour les ouvrages de même nature payés au prix de 60 francs le mètre cube; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué à l'entrepreneur un prix spécial pour lesdites voûtes et qu'il y a lieu de retrancher du compte établi par ledit conseil une somme de 237f,64;

XIV. *En ce qui concerne le mode de règlement des hautes voûtes :*

Considérant que le prix de 60 francs par mètre cube de voûtes porté au bordereau général était un prix moyen applicable à toutes les voûtes à exécuter dans l'édifice, qu'il n'est pas établi que l'exécution des hautes voûtes coniques ait été prescrite

seulement au cours des travaux et à titre de modification du projet d'adjudication, ni que l'entrepreneur ait eu à supporter de ce chef des charges imprévues; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé audit entrepreneur un supplément de prix et qu'il y a lieu dès lors de déduire du montant des sommes dues au sieur Ormières la plus-value de 13.247f,20 indûment allouée;

XV. *En ce qui concerne l'indemnité allouée à l'entrepreneur pour enlèvement et réinstallation des échaffaudages :*

Considérant que le sieur Ormières ayant été informé par un ordre de service du 11 novembre 1869 que les travaux de rejointoiement et de ravalement étaient ajournés, ledit entrepreneur ne recevant aucun ordre de prendre les travaux dont s'agit dût, en 1871, enlever les échafaudages pour éviter leur détérioration, que les travaux ainsi ajournés n'ayant été repris qu'en 1874 et l'entrepreneur ayant été dans l'obligation de rétablir lesdits échafaudages à cette époque, c'est à bon droit que le conseil de préfecture lui a tenu compte des dépenses supplémentaires qui lui avaient été occasionnées par le fait de la ville et par l'indécision dans laquelle il avait été laissé quant à la date de la reprise des travaux;

XVI. *En ce qui concerne l'indemnité allouée au sieur Ormières en compensation de la surtaxe des droits d'octroi ou des taxes nouvelles établies au cours des travaux sur les matériaux :*

Considérant que l'article 20 du cahier des charges dispose que l'entrepreneur n'aura le droit de réclamer aucune indemnité à raison de l'augmentation qui pourrait survenir dans le prix des matériaux ou de la main-d'œuvre au cours de l'exécution des travaux; que, dès lors, en admettant que le prix des matériaux employés par le sieur Ormières ait pu être augmenté postérieurement à l'adjudication, par suite de l'établissement dans la commune de Nîmes de nouvelles taxes d'octroi ou de surtaxes aux droits déjà existants, ledit sieur Ormières ne pouvait s'en prévaloir pour réclamer un supplément de prix; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné la ville requérante à rembourser à l'entrepreneur une somme de 6.937f,37 représentant le montant des surtaxes ou des taxes nouvelles qu'il aurait acquittées;

SUR LE RECOURS INCIDENT DU SIEUR ORMIÈRES :

XVII. *Sur les conclusions du sieur Ormières tendant à la mise à la charge de la ville de Nîmes des dépenses de réédification d'un pignon renversé par le vent :*

Considérant que le conseil de préfecture, dans l'arrêté attaqué, a réparti les dépenses dont il s'agit par égales portions entre la ville de Nîmes et le sieur Ormières et que ce dernier, de même que ladite ville, ne justifie pas qu'il y ait eu de la part dudit conseil une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire; qu'il y a lieu, par suite, de maintenir cette disposition de l'arrêté attaqué;

XVIII. *Sur les conclusions du sieur Ormières tendant à faire payer par la ville de Nîmes les frais de passage au grès des dalles exécuté en régie :*

Considérant que le sieur Ormières reconnaît avoir été mis en demeure d'aplanir les surfaces inégales et mouvementées des dalles par lui employées; que c'est seulement sur son refus et avant la réception définitive que la ville a fait exécuter ce travail en régie; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que les sommes dépensées par ladite ville seraient retranchées du décompte de l'entrepreneur;

XIX. *En ce qui touche les frais de pose de la première pierre :*

Considérant que le conseil de préfecture a rejeté comme non justifiée la demande en payement de la somme de 1.024f,79 formulée de ce chef par le sieur Ormières; que ce dernier ne produit aucune justification nouvelle à l'appui de sa réclamation; que, dès lors, ladite réclamation doit être rejetée;

XX. *Sur les conclusions du sieur Ormières tendant au payement de la maçonnerie de remplissage dans l'épaisseur des murs entre deux rangées de pierre de taille, au prix de la pierre de taille :*

Considérant qu'aux termes de l'article 19 du cahier des charges, tous les travaux doivent être payés d'après leur existence en œuvre et qu'aucune clause du marché ne déroge à cette disposition générale en ce qui concerne la maçonnerie formant garnissage entre les blocs de pierre de taille; que si un ordre de service de l'architecte en date du 5 juillet 1867 porte que dans la maçonnerie en pierre de taille, murs ou contreforts, les garnissages intérieurs seront tolérés jusqu'à 0m,05 pour être comptés comme pierre de taille, et si cet ordre de service pouvait, à raison de la sujétion spéciale qu'emporte le garnissage de vides de petite dimension, s'appliquer au cas où les pierres de taille ne seraient distantes que de 0m,05, il ne saurait avoir conféré à l'entrepreneur le droit de se faire payer au prix de la pierre de taille, dans tous les cas et quelle que soit l'épaisseur du remplissage, une première épaisseur de maçonnerie de 0m,05; qu'il suit de là que la réclamation du sieur Ormières doit être rejeté;

XXI. *Sur les conclusions du sieur Ormières tendant à obtenir une plus-value de 0f,50 par mètre carré de moulures :*

Considérant que l'entrepreneur fonde sa réclamation sur ce que le ravalement ayant eu lieu cinq ans après l'achèvement de la maçonnerie, ce travail, par suite du durcissement de la pierre, aurait été exécuté dans des conditions plus onéreuses que celles prévues lors de l'adjudication ;

Mais considérant que le sieur Ormières n'établit pas que les prix qui lui ont été alloués pour ce travail aient été insuffisants ni qu'il ait éprouvé un préjudice de nature à lui ouvrir un droit à indemnité ; qu'il n'est pas fondé dès lors à demander la réformation de la disposition de l'arrêté attaqué qui a rejeté sa réclamation sur ce point ;

XXII. *En ce qui concerne la demande d'une indemnité pour changement d'appareils :*

Considérant qu'en modifiant en cours d'entreprise le mode d'appareil de la pierre de taille, l'architecte n'a fait qu'user d'un droit expressément réservé à la ville par le cahier des charges ; que le sieur Ormières n'a pas justifié qu'il eût été obligé par ce changement d'exécuter le travail dans des conditions sensiblement différentes de celles prévues au projet ; que, dès lors, c'est à bon droit que sa réclamation a été rejetée ;

XXIII. *En ce qui concerne l'indemnité réclamée par l'entrepreneur pour retards dans la remise des plans et dans l'exécution des travaux :*

Considérant que si des retards dans la remise des plans ne peuvent être imputés à la ville, il résulte néanmoins de l'instruction que, par le fait de ses agents, les travaux ont été à plusieurs reprises interrompus ou ralentis et qu'ils n'ont pu être terminés qu'en 1876, longtemps après l'expiration du terme prévu pour leur achèvement ; qu'ainsi le sieur Ormières, privé des avantages que la marche régulière de son entreprise devait lui procurer, a subi un préjudice dont il lui est dû réparation et qu'il sera fait une équitable évaluation de l'indemnité à lui allouer de ce chef en la fixant à la somme de 8.000 francs ;

En ce qui touche les frais d'expertise :

XXIV. Considérant que la ville de Nîmes n'ayant fait que des offres insuffisantes, c'est à bon droit que, dans les circonstances de l'affaire, le conseil de préfecture a mis à la charge de ladite ville la totalité des frais d'expertise et de tierce expertise ;

Sur les intérêts des intérêts :

XXV. Considérant que les intérêts alloués au sieur Ormières

par le conseil de préfecture à partir du 21 juin 1877 et dont ledit conseil a ordonné la capitalisation à la date des 25 mars 1884 et 25 juillet 1888 ont fait l'objet de la part de l'entrepreneur de nouvelles demandes de capitalisation enregistrées au Conseil d'État les 4 novembre 1890 et 12 novembre 1891 ; qu'à chacune de ces dates les intérêts de la somme de 98.953f,81 représentant le solde dû par la ville de Nîmes au sieur Ormières étaient échus depuis plus d'une année ; que, dès lors, il y a lieu de décider, conformément à l'article 1154 du Code civil, que lesdits intérêts seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts au profit du sieur Ormières à partir desdites dates... (La somme due par la ville de Nîmes au sieur Ormières pour solde de son entreprise est fixée à 98.953f,81. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts de la somme ci-dessus indiquée capitalisées aux dates des 4 novembre 1890 et 12 novembre 1891. Dépens supportés pour deux tiers par la ville de Nîmes et pour un tiers par le sieur Ormières. Surplus des conclusions de ladite ville et du recours incident du sieur Ormières rejeté.)

(N° 154)

[11 mars 1892]

Travaux publics communaux. — Lycée d'Alais. — (Sieur Goni contre ville d'Alais et sieurs Feuchère et Irague.)

Architectes et entrepreneurs. — Vices de construction. — Partage de responsabilité. — Mise à la charge des architectes des travaux de réfection nécessités par les vices du plan (remplacement de poutrelles trop espacées; écrasement des piliers) et à la charge de l'entrepreneur de ceux nécessités par les malfaçons qui lui sont imputables.

Ultra petita. — Expertise prétendue ordonnée sur des points qui seraient en dehors du litige. Rejet : ces points ont été soumis au conseil de préfecture.

. . . .

Sur le moyen tiré de ce qu'il n'appartenait pas au conseil de préfecture de rechercher si, en dehors des travaux dont la réfection était rendue nécessaire par les vices du plan il existait des malfaçons imputables à l'entrepreneur :

Considérant que le cahier des charges réservait à l'architecte le droit d'ordonner soit en cours d'exécution, soit avant la réception définitive, la démolition et la reconstruction des ouvrages présumés vicieux; que, d'autre part, dans sa requête introductive d'instance, enregistrée au greffe du conseil de préfecture le 18 juin 1886, le sieur Goni a déclaré ne pas reconnaître les malfaçons qui étaient relevées d'une façon générale par les architectes dans diverses parties de l'édifice et demandé formellement qu'il fût procédé à une expertise à l'effet de vérifier l'existence desdites malfaçons et de dire, le cas échéant, dans quelle mesure elles pouvaient être imputées à l'entrepreneur; que, dans ces circonstances, ledit sieur Goni n'est pas fondé à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a fait porter l'expertise sur toutes les parties des travaux signalées comme défectueuses et avant que lesdits travaux n'eussent été complètement terminés;

En ce qui concerne la dépose et le remplacement des planchers en fer à double T et la réfection des encastrements des solives :

Considérant que si le remplacement des poutrelles des planchers, comprises dans l'ordre de service n° 120, nécessité par leur écartement excessif, a été mis à bon droit à la charge des architectes comme résultant d'un vice du plan, et s'il a été établi, d'autre part, par l'expertise que des défectuosités imputables à l'entrepreneur existaient également dans les encastrements soit de ces poutrelles, soit de celles faisant partie des planchers pour lesquels aucune réfection n'était nécessaire, il y avait lieu de ne faire supporter par le sieur Goni que la réparation des encastrements des solives qui ne devaient pas être changées, la réfection des encastrements des poutrelles à remplacer incombant aux architectes en même temps que leur remplacement et faisant partie intégrante de ce travail; qu'il suit de là que la somme de 955f,65 mise de ce chef à la charge du sieur Goni par l'arrêté attaqué doit être supportée par les sieurs Feuchère et Iragué ;

Mais considérant, en ce qui concerne les travaux qui, aux termes de la présente décision, doivent être exécutés aux frais de l'entrepreneur, que ce dernier n'établit pas que la somme de 444f,50 à laquelle ils ont été évalués par les experts soit exagérée; qu'il y a lieu, dès lors, de rejeter ses conclusions sur ce point;

En ce qui concerne : 1° *la consolidation des murs de refend dans divers bâtiments;* 2° *l'arrachement des moellons pyriteux;* 3° *la réfection de dix-huit fenêtres non conformes au devis :*

Considérant que le requérant ne justifie pas que le conseil de

préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire et de la part de responsabilité encourue respectivement par les parties en cause, d'une part, en mettant pour 866f,10 à la charge de l'entrepreneur et pour 433f,15 à la charge des sieurs Feuchère et Irague les dépenses de consolidation des murs de refend des bâtiments S, F, E, et pour la totalité à la charge de l'entrepreneur les frais de consolidation des murs des bâtiments R, Q, T, U, H, J, M, V, L, et, d'autre part, en décidant que ledit entrepreneur subirait, pour emploi de moellons pyriteux, une réduction de prix de 110 francs, et pour exécution de dix-huit fenêtres non conformes au devis une réduction de 300 francs au cas où la ville n'exigerait pas la réfection desdites fenêtres dans un délai à elle imparti par l'arrêté attaqué; qu'il suit de là que la demande de l'entrepreneur tendant à la réformation dudit arrêté sur ces divers points doit être rejetée;

En ce qui concerne les autres malfaçons relevées à la charge du sieur Goni :

Considérant qu'en dehors de celles signalées précédemment, diverses malfaçons imputables au sieur Goni ont été constatées par les experts; que les sommes de 748f,75 pour réfection d'une partie d'entre elles mises à la charge du requérant par le conseil de préfecture et de 3.435f,10 imposée au sieur Goni à titre de réduction pour le surplus des défectuosités dont s'agit, dûment reconnues mais tolérées, ne sont pas exagérées; qu'il y a lieu, dès lors, de maintenir les dispositions de l'arrêté attaqué sur ce point;

En ce qui concerne la réfection des écrasements des piliers du passage et de la cage de l'escalier central, bâtiment H *:*

Considérant qu'il résulte de l'expertise que les écrasements survenus dans les piliers du passage et de la cage de l'escalier central du bâtiment H proviennent des erreurs commises par les architectes dans le calcul de la résistance des pierres de taille prévues au devis et employées, et doivent être en conséquence attribuées à un vice du plan; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a fait supporter à l'entrepreneur, pour le passage de l'escalier, un tiers des dépenses des réfections à opérer et pour la cage du même escalier, la moitié de la dépense, alors qu'il ne devait mettre à la charge du sieur Goni que les frais de réparation des malfaçons constatées dans la maçonnerie qui lui étaient imputables et qui avaient été évalués par les experts à 220 francs pour le passage et à 300 francs pour la cage d'escalier; qu'il suit de là qu'il y a lieu de réduire

auxdites sommes les condamnations prononcées de ces deux chefs contre le requérant et de porter par contre à 907f,40 et à 2.369f,50 le montant des frais de réfection qui devront être supportés par les sieurs Feuchère et Irague;

En ce qui concerne les travaux de réfection et de réparation à exécuter à la chapelle (bâtiment O) *et sur le recours incident de la ville d'Alais :*

Considérant que les experts ont constaté, dans les piliers construits en sous-œuvre au rez-de-chaussée du bâtiment O, des assises brisées et une mauvaise mise en œuvre de la pierre de taille résultant notamment du défaut de queue des assises faisant boutisses et qu'ils ont attribué ces défectuosités, d'une part, au surcroît de charge supporté par les piliers et à l'absence de colonnes en fonte qui eussent été nécessaires pour soutenir le poitrail en tôle portant le mur de refend du premier étage, erreurs constituant un vice du plan engageant la responsabilité des architectes, et, d'autre part, à la négligence de l'entrepreneur en ce qui concerne l'exécution insuffisante de la maçonnerie; qu'il résulte de ce qui précède qu'il y avait lieu : 1° de faire subir exclusivement aux sieurs Feuchère et Irague les dépenses de réfection des pilastres et de consolidation de l'ouvrage soit par la pose de colonnes en fonte comme l'avaient proposé les experts, soit par tout autre procédé qu'eût préféré la ville, lesdites dépenses ne devant pas dépasser la somme de 1.098f,35 fixée par les experts; 2° de n'imposer à l'entrepreneur qu'une retenue à titre de dommages-intérêts; qu'il suit de là que le conseil de préfecture a mis à tort à la charge du sieur Goni le tiers de la dépense totale; que la somme précitée de 1.098f,35 doit être supportée pour la totalité par les sieurs Feuchère et Irague et que le sieur Goni ne doit subir qu'une réduction de prix qu'il convient de fixer à 120 francs;

Considérant que les sommes ci-dessus indiquées mises respectivement à la charge de l'entrepreneur et des architectes représentent : d'une part, l'indemnité à titre de dommages et intérêts à laquelle la ville d'Alais peut prétendre, et, d'autre part, le montant des travaux nécessaires à la réfection complète, et par le procédé que ladite ville déterminera, à défaut de celui proposé par les experts, des malfaçons constatées par ces derniers dans le bâtiment O, réfections suffisantes pour donner à l'édifice toute la solidité que pouvaient comporter les prévisions du plan accepté par la ville; qu'il suit de là que ladite ville n'est pas fondée à demander, par voie de recours incident, que l'entrepreneur ou

les architectes soient condamnés à remplacer le poitrail de la chapelle par un poitrail plus fort ou par deux poitrails si besoin est;

En ce qui concerne les frais d'expertise : — **(Mis pour moitié à la charge du sieur Goni et pour moitié à la charge des sieurs Feuchère et Irague.)... (Le montant des sommes mises à la charge du sieur Goni tant pour réfection des malfaçons que comme réduction à titre de dommages-intérêts est réduit à 9.183f,93. Le montant des dépenses de réfection que supporteront les sieurs Feuchère et Irague est fixé à 8.097f,95. Frais d'expertise supportés par moitié par le sieur Goni d'une part, et par les sieurs Feuchère et Irague d'autre part. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Goni et du recours incident de la ville d'Alais rejeté. Dépens du pourvoi n° 68820 mis pour un tiers à la charge du sieur Goni et pour deux tiers à la charge des sieurs Feuchère et Irague. Dépens du pourvoi n° 76424 supportés en totalité par les sieurs Feuchère et Irague.)**

(N° 155)

[11 mars 1892]

Travaux publics. — Dommages. — Infiltrations d'eau dues à la rupture de la canalisation publique. — Responsabilité de la ville. — **(Ville de Paris contre dame veuve Marquer.)**

(Suite de l'arrêt du 13 mai 1887, *Ann.* 1888, p. 156.)

Indemnité allouée pour travaux de conservation d'un immeuble et perte de loyers, malgré le long retard apporté à la remise en état de l'immeuble : le propriétaire s'est abstenu de modifier l'état des lieux pour que les experts puissent faire leurs constatations.

Plus-value. — Compensation. — Façade en pan de bois reconstruite, aux frais de la ville, en briques, pour obéir aux règlements de voirie. Plus-value. Demande de compensation. Rejet : la reconstruction est la conséquence du dommage imputable à la ville et la façade primitive n'était pas dans un état tel que sa réédification s'imposât à bref délai.

Instances engagées devant les tribunaux civils contre le propriétaire de l'immeuble directement atteint, par les proprié-

taires des immeubles voisins, atteints par contre-coup. — Mise à la charge de la ville, non seulement des condamnations prononcées, mais encore des frais taxés ou à taxer : aucune faute n'a été commise, au cours de ces instances, par le propriétaire défendeur.

Jambe étrière à réédifier, commune à deux immeubles. Indemnité en représentant la valeur totale, allouée au propriétaire de l'immeuble principalement atteint. Demande de réduction, à raison de la possibilité d'une réclamation par l'autre propriétaire. Rejet : la ville pourra faire valoir à l'égard de celui-ci son droit de ne lui payer aucune indemnité de ce chef.

. . . .

SUR LES CONCLUSIONS *de la ville de Paris tendant à faire réduire : 1° à la somme de 2.926f,99 l'indemnité de 7.875 francs allouée par le conseil de préfecture pour les travaux de conservation de l'immeuble appartenant à la dame Marquer ; 2° à la somme de 2.190 francs l'indemnité de 15.166f,45 allouée pour perte de loyers :*

Considérant que pour demander la réduction desdites indemnités la ville de Paris soutient que les travaux de réparation rendus nécessaires par les dommages causés à l'immeuble de la dame Marquer auraient dû être entrepris et achevés pendant la période de dix-neuf mois, qui s'est écoulée depuis la date de l'accident jusqu'au 31 décembre 1880 et qu'aucune responsabilité ne peut être mise à la charge de la ville de Paris pour la privation de jouissance résultant du retard apporté par la dame Marquer à la remise en état de son immeuble ;

Mais considérant que le principe de la responsabilité de la ville de Paris n'a été définitivement consacré que par une décision du Conseil d'État du 13 mai 1887 et que la dame Marquer ne s'est abstenue de modifier l'état des lieux que pour attendre la clôture des opérations de l'expertise ordonnée par l'arrêté du conseil de préfecture de la Seine, en date du 9 juillet 1884, et pour rendre possible la mission des experts dont les constatations ont été retardées par le fait de la ville ; que, dans ces conditions, celle-ci n'est pas fondée à critiquer la mesure par laquelle le conseil de préfecture l'a condamnée à tenir compte du préjudice souffert par la dame Marquer et à lui rembourser les condamnations prononcées contre elle par le tribunal civil de la Seine au profit des sieurs Labbé et Bayssat ;

Sur les conclusions de la ville de Paris tendant à faire compenser jusqu'à concurrence de 2.400 francs l'indemnité allouée à

la dame Marquer avec la plus-value résultant pour l'immeuble de la reconstruction en briques de la façade sur la rue de Chartres :

Considérant que cette façade en pan de bois a dû être reconstruite en briques pour se conformer aux règlements de voirie qui interdisent de maintenir le mur de face en pan de bois ; que cette reconstruction n'est que la conséquence du dommage causé à l'immeuble par l'accident imputable à la ville de Paris qui n'allègue pas que la façade primitive fût dans un état pouvant exiger prochainement sa reconstruction en briques, et que ce changement n'aura procuré à l'immeuble de la dame Marquer aucune plus-value qui soit de nature à motiver la réduction de l'indemnité allouée par le conseil de préfecture ;

Sur les conclusions de la ville de Paris tendant à laisser à la charge de la dame Marquer les frais taxés ou à taxer des deux instances civiles intervenues entre la propriétaire et les sieurs Labbé et Bayssat, et sur le recours incident de la dame Marquer tendant à faire condamner la ville de Paris au remboursement de la somme de 890f,45 *due à la dame veuve Ballat en vertu d'un jugement du tribunal civil de la Seine, en date du* 2 *juillet* 1890 *:*

Considérant que c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis à la charge de la ville, à titre d'indemnité, le remboursement des frais taxés ou à taxer des instances civiles intervenues entre la dame Marquer et les sieurs Labbé et Bayssat par suite du trouble apporté à leur jouissance par l'accident survenu au mois de mai 1879 ; qu'en effet la ville de Paris ne relève contre la dame Marquer aucune faute dont elle puisse se prévaloir pour refuser le remboursement intégral des condamnations prononcées par le tribunal civil de la Seine et qu'il y a lieu d'ajouter à l'indemnité allouée par le conseil de préfecture la somme de 890f,45 montant de la condamnation résultant d'un jugement, en date du 2 juillet 1890, dont la dame Marquer avait éventuellement demandé l'allocation à son profit devant le conseil de préfecture dans son mémoire du 12 avril 1888 ;

Sur les conclusions de la ville de Paris relatives à la somme de 1.526f,84 *représentant la valeur de la jambe étrière, mitoyenne entre l'immeuble de la dame Marquer et celui du sieur Bayssat :*

Considérant que la réduction demandée par la ville de Paris n'a fait l'objet d'aucune conclusion devant le conseil de préfecture ; que la ville n'établit pas que la valeur de l'ouvrage dont il s'agit, qui constitue une construction commune aux deux immeubles ci-dessus désignés, soit comprise pour la totalité

dans l'indemnité accordée à la dame Marquer; mais qu'en admettant avec la ville de Paris que cette indemnité puisse faire double emploi avec celle qui est réclamée par le sieur Bayssat, propriétaire de l'immeuble contigu à la maison de la dame Marquer, c'est au cours de l'instance pendante entre la ville et le sieur Bayssat qu'il appartiendrait à la ville de faire valoir son droit de ne payer à ce propriétaire aucune allocation relative à la jambe étrière dont le prix total aurait été remboursé à la dame Marquer... (Requête de la ville rejetée. La ville payera à la dame Marquer en sus des indemnités allouées par le conseil de préfecture la somme de 890f,45. Ville condamnée aux dépens.)

(N° 156)

[18 mars 1892]

Communes. — Chemins vicinaux : Prestations en nature. — (Sieur Luzurier.)

Prestations. — Demande prématurée : recours antérieur à la décision du conseil de préfecture. Non recevabilité.

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le conseil de préfecture a statué sur cette demande, non par l'arrêté attaqué, mais par un arrêté, rendu postérieurement à l'introduction du pourvoi ; que, dans ces conditions, la requête du sieur Luzurier doit être sur ce point rejetée comme non recevable... (Décharge de la taxe personnelle. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 157)

[18 mars 1892]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Église. — (Commune de Marsac contre sieur Ballas.)

Mise en régie non justifiée : Demande d'indemnité formée par l'entrepreneur rejetée : la mise en régie ne lui a causé aucun préjudice.

Retard dans l'exécution des travaux : Demande d'indemnité. Rejet : le retard provient du fait de la commune requérante.

Intérêts du solde : Cahier des charges disposant que les intérêts du solde dû à l'entrepreneur commenceraient à courir un an après la réception provisoire des travaux ; interruption des travaux par le fait de la commune ; point de départ des intérêts fixé au jour de leur demande en justice.

. . . .

SUR LES CONCLUSIONS *de la commune de Marsac relatives à la fixation du décompte du sieur Ballas, et à l'évaluation des malfaçons imputables à cet entrepreneur :*

Considérant que le sieur Ballas a été adjudicataire des travaux de construction de l'église de Marsac en vertu d'un marché passé à l'unité de mesure ; qu'il est établi par l'instruction qu'il a suivi les indications de l'architecte de la commune, et s'est conformé aux conditions du devis et du cahier des charges ; que la commune requérante n'allègue pas que les travaux dont il s'agit ne lui aient pas été profitables ; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a fixé à la somme de 33.861f,30, conformément aux propositions des experts, le montant du décompte de l'entreprise, arrêté au 31 juillet 1884 ;

Considérant, en ce qui concerne les sommes à déduire pour malfaçons, que la commune de Marsac n'établit pas que le conseil de préfecture en ait fait une inexacte évaluation, en les fixant au total à 824f,32, y compris la rectification de l'erreur commise dans le prix des voûtes des bas-côtés et du chœur, et en réduisant ainsi à 33.036f,98 la somme due à l'entrepreneur ;

Sur les conclusions de la commune tendant à l'allocation d'une indemnité pour retard dans l'exécution des travaux, par application de l'article 31 *du cahier des charges :*

Considérant que les retards dont se plaint la commune proviennent, pour la plus grande partie, de son refus de fournir au sieur Ballas un devis régulièrement approuvé des travaux supplémentaires restant à exécuter à la date du mois de juillet 1884 ; que c'est ce refus qui a motivé l'interruption des travaux par l'entrepreneur, et a entraîné par suite la mise en régie ; que, dans ces circonstances, la commune n'était pas fondée à demander l'allocation d'une indemnité de retard, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de réclamation ;

En ce qui concerne les intérêts du solde dû à l'entrepreneur :

Considérant que si, en vertu des dispositions spéciales du

cahier des charges, les intérêts des sommes dues à l'entrepreneur ne devaient courir qu'après l'entier achèvement des travaux, à l'expiration du délai de garantie, c'est-à-dire un an après la réception provisoire, il résulte de ce qui a été établi ci-dessus que l'impossibilité de procéder à la réception des travaux, par suite de leur interruption, doit être imputée à la commune ; que, dès lors, le point de départ des intérêts ne pouvait plus être fixé conformément aux dispositions précitées du cahier des charges, et que c'est à bon droit que les intérêts ont été alloués par le conseil de préfecture, en vertu de l'article 1153 du Code civil, à partir du 15 janvier 1885, date où la demande en a été faite par le sieur Ballas, lesdits intérêts devant courir jusqu'au jour où les sommes dues seront reconnues avoir été payées par la commune ;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des faits de la cause, en mettant les frais d'expertise pour les deux tiers à la charge de la commune, et pour un tiers à la charge de l'entrepreneur ;

Sur les conclusions du recours incident du sieur Ballas, tendant à ce que la mise en régie soit déclarée irrégulière, et à la condamnation de la commune en 10.000 francs de dommages-intérêts envers lui :

Considérant que si le sieur Ballas est fondé à soutenir que la mise en régie a été rendue nécessaire non par sa faute, mais par le fait de la commune, il ne justifie d'aucun préjudice qui lui donne droit à l'allocation de dommages-intérêts, alors surtout qu'au moment où la régie a été prononcée, l'entreprise était presque entièrement achevée ;

Sur les intérêts des intérêts : ...... (Recours à la commune et recours incident du sieur Ballas rejetés. Intérêts échus au profit du sieur Ballas capitalisés à la date du 14 avril 1890. Dépens supportés par la commune de Marsac, sauf ceux du recours incident du sieur Ballas, qui resteront à la charge de ce dernier.)

(N° 158)

[18 mars 1892]

Travaux publics communaux. — Emploi de mauvais matériaux. — Architecte et entrepreneur : responsabilité. — Procédure :

recours d'intimé à intimé. — (Sieur Loiselot contre commune de Chanonat et sieur Dugat.)

Architecte ayant autorisé l'emploi de mauvais matériaux, mais ayant retiré cette autorisation quelques jours plus tard, avant que l'entrepreneur ait pu en faire usage. Responsabilité entière du défaut de solidité des ouvrages à la charge de l'entrepreneur, qui s'est servi pour ses travaux des matériaux dont s'agit, sans qu'il y ait à rechercher s'il existe des vices de construction imputables à l'architecte.

Procédure. — Chose jugée. — Un architecte ayant déféré au Conseil d'État un arrêté statuant sur un procès intervenu entre lui, une commune et un entrepreneur, la commune ne peut pas, dans son mémoire en défense, demander l'annulation de la partie de l'arrêté qui a réglé sa situation avec l'entrepreneur. — La commune ne s'étant pas pourvue contre l'arrêté, celui-ci est devenu définitif dans les rapports de ladite commune avec l'entrepreneur.

. . . .

Considérant qu'il résulte des constatations des experts que les travaux exécutés par le sieur Dugat, entrepreneur, tant à Chanonat qu'à Jussat, ne sont pas susceptibles d'être reçus et qu'aucune partie n'en saurait être conservée ; que, si le sieur Loiselot a, sur le vu d'un simple échantillon, autorisé l'entrepreneur à extraire la pierre d'un banc dont il n'avait pas vérifié sur place la qualité, cette autorisation donnée le 22 juin 1884 a été retirée dès le 29 juin suivant et avant que l'entrepreneur ait pu faire emploi de la pierre dont s'agit ; que, depuis cette époque, malgré les injonctions réitérées de la municipalité et de l'architecte, le sieur Dugat a persisté à employer des matériaux impropres à la construction ; qu'il n'y a lieu de rechercher s'il serait vrai que l'architecte n'aurait pas donné aux murs de la façade sud de l'École de Jussat une épaisseur suffisante, puisqu'il résulte de ce qui précède que ces murs, construits en grande partie avec de mauvais matériaux, auraient dû être démolis même dans le cas où des lézardes ne s'y seraient point produites ; qu'ainsi, sans qu'il soit besoin d'examiner le mérite des griefs relevés contre le sieur Loiselot, aucun d'eux ne serait de nature à atténuer la responsabilité encourue par l'entrepreneur et que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a mis à la charge de cet architecte la moitié de la perte résultant de la mauvaise exécution des travaux ;

Sur les conclusions subsidiaires de la commune de Chanonat :

Considérant que dans son mémoire en défense au pourvoi du sieur Loiselot, la commune de Chanonat a pris des conclusions subsidiaires tendant à faire annuler la partie de l'arrêté du 18 août 1886 qui l'a condamnée à payer au sieur Dugat, entrepreneur, la moitié de la valeur des travaux exécutés par lui ;

Mais considérant que la commune ne s'est pas pourvue contre ledit arrêté qui est ainsi devenu définitif dans ses rapports avec le sieur Dugat et que, dès lors, ses conclusions subsidiaires contre ce dernier ne sont pas recevables ;

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'aucune partie des frais d'expertise ne doit être supportée par le sieur Loiselot et qu'il y a lieu de mettre lesdits frais en totalité à la charge du sieur Dugat, entrepreneur... (Sieur Loiselot déchargé des condamnations prononcées contre lui. Le sieur Dugat supportera la totalité des frais d'expertise. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Conclusions tant principales que subsidiaires de la commune rejetées. Commune condamnée aux dépens.)

(N° 159)

[18 mars 1892]

Travaux publics. — Dommages. — Fouilles et extraction de matériaux. — (Compagnie du Midi contre commune d'Esclanèdes et sieur Bastide.)

Dépréciation de terrains non fouillés par suite du dépôt de déblais et graviers terreux ; indemnité allouée (I).

Extraction de sable. Indemnité allouée en tenant compte de l'influence exercée sur les prix courants par l'importance de l'exploitation (III).

Privation de jouissance résultant de l'établissement d'une voie d'accès. Pas d'indemnité spéciale : on se trouve là en présence d'une conséquence nécessaire de l'exploitation normale des terrains (II).

Des terrains appartenant à une commune ayant été occupés temporairement, le fermier de ces terrains a droit à une indemnité pour privation de jouissance. — Cette indemnité devra-t-elle lui être payée par l'occupant ou par la commune qui touche en

entier l'indemnité représentative du dommage causé ? — Rés. dans le dernier sens (III).

. . . .

I. En ce qui concerne *l'indemnité pour dépréciation des terrains non fouillés :*

Considérant que des déblais et des graviers terreux provenant de la voie d'accès établie par la compagnie ont été déposés en fin d'entreprise sur une partie des terrains non fouillés, dans le but de remettre en bon état les propriétés privées traversées par ladite voie; que ces terrains d'une contenance de 61 ares 16 centiares ont ainsi subi une dépréciation définitive à raison de laquelle une indemnité est due à la commune; qu'en fixant à 611f,60 ladite indemnité, le conseil de préfecture en a fait une exacte appréciation ;

II. *En ce qui concerne l'indemnité pour privation de jouissance:*

Considérant que les dépôts des déblais de la voie d'accès n'ayant été faits qu'après l'achèvement de l'exploitation, c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué, à raison desdits dépôts, une indemnité pour privation de jouissance pendant la durée de l'exploitation ; que, d'autre part, il est établi par l'instruction que la privation de jouissance résultant de l'existence de la voie d'accès était une conséquence nécessaire de l'exploitation et ne pouvait, dès lors, ouvrir droit à indemnité;

III. *En ce qui concerne l'indemnité pour extraction de sable:*

Considérant que la compagnie des chemins de fer du Midi ne conteste ni le cube du sable extrait, tel que le conseil de préfecture l'a fixé, ni l'obligation pour elle d'en payer la valeur à la commune, mais qu'elle demande que le prix du mètre cube soit réduit de 0f,50 à 0f,14; qu'il y a lieu de tenir compte pour la fixation du prix de l'influence qu'auraient pu exercer sur les prix courants l'exploitation par la commune ou par le sieur Bastide, son fermier, et la vente dans un laps de temps très court d'une quantité de sable à celle extraite par la compagnie et qui a dépassé 23.000 mètres cubes ; qu'il sera fait une juste évaluation du prix des extractions en le fixant à 0f,30 le mètre cube, soit à 6.981 francs ;

Mais considérant que, si la commune d'Esclanèdes ne peut prétendre qu'au payement du prix des matériaux et du montant de la dépréciation définitive des terrains non fouillés et si elle ne peut réclamer en outre une indemnité pour privation de jouissance, il résulte de l'instruction que le sieur Bastide, son

fermier, est fondé à demander de ce dernier chef une indemnité qui, par suite de ce qui vient d'être dit, devra être prélevée sur les sommes allouées à la commune ;

Considérant qu'en fixant à 1.000 francs cette indemnité, le conseil de préfecture en a fait une évaluation exagérée et qu'elle doit être réduite à 500 francs;

Sur les conclusions de la compagnie des chemins de fer du Midi tendant à la restitution en principal, intérêts et intérêts des intérêts des sommes indûment versées en exécution de l'arrêté attaqué :

Considérant que la compagnie ne justifie pas avoir versé à la commune d'Esclanèdes le montant des indemnités allouées par l'arrêté attaqué; que, dès lors, il n'y a pas lieu, en l'état, de faire droit à ses conclusions sur ce point;

Sur les intérêts des intérêts réclamés par la commune d'Esclanèdes et le sieur Bastide :

Sur les frais d'expertise et de tierce expertise et les dépens :

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en mettant les frais d'expertise et de tierce expertise pour trois quarts à la charge de la compagnie et pour un quart à la charge de la commune... (Les indemnités dues par la compagnie des chemins de fer du Midi à la commune d'Esclanèdes pour extraction de sable et dépréciation de terrains, et au sieur Bastide pour privation de jouissance, sont réduites respectivement à 7.592f,60 et à 500 francs, avec intérêts à dater du 15 juillet 1885. Capitalisation des intérêts aux dates des 8 juillet 1889 et 4 mars 1891. Frais d'expertise et de tierce expertise supportés pour trois quarts par la compagnie et pour un quart par la commune. Dépens à la charge de la compagnie. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 160)

[25 mars 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Anticipation non établie, aucun plan dûment approuvé n'ayant fixé l'assiette et les limites du chemin. Renvoi des fins du procès-verbal. — (Sieur Demeure.)

CONSIDÉRANT que l'arrêté de classement, en date du 3 jan-

vier 1851, attribuait au chemin vicinal ordinaire n° 35 de la commune de Prades une largeur de trois mètres, mais sans fixer ses limites et qu'en fait ces limites n'ont jamais été déterminées; que si, d'autre part, l'arrêté de classement contient l'indication des points de départ et d'aboutissement dudit chemin et de certains points de son parcours, il ne renferme aucune mention relative à la direction du chemin dans la partie comprise entre la place Saint-Roch et la maison Escoffier, c'est-à-dire dans la portion de son parcours où les usurpations auraient été commises ; qu'enfin aucun plan dûment approuvé par l'administration et antérieur au procès-verbal susvisé n'a déterminé l'assiette et la direction du chemin ; que dans ces conditions il n'est pas établi que le chemin vicinal n° 35, en admettant qu'il pénètre sur le terrain dit du Calvaire, passe sur l'emplacement des constructions et plantations incriminées ; qu'au contraire, en ce qui touche spécialement la maison construite en 1862 et la chapelle y attenant placées sur la limite sud dudit terrain, l'arrêté de classement porte que le chemin passe au levant de la maison Escoffier, alors que la maison et la chapelle susmentionnées sont placées au couchant de cette maison ; qu'ainsi il ne résulte pas de l'instruction que par les constructions et plantations visées dans le procès-verbal du 12 septembre 1889 le sieur Demeure ou ses auteurs ont commis des anticipations sur le sol du chemin vicinal n° 35 et que, dès lors, c'est à tort que par l'arrêté attaqué le conseil de préfecture de l'Ardèche a condamné le sieur Demeure à rétablir le chemin avec une largeur de trois mètres et par suite à démolir les constructions et à arracher les plantations dont il s'agit... (Arrêté annulé. Renvoi des fins du procès-verbal.)

(N° 161)

[25 mars 1892]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Date de la réception définitive fixée malgré quelques malfaçons de détail, à l'expiration de l'année qui a suivi la réception provisoire. — Réparation des malfaçons ordonnée. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Marchal et Boulard.)

CONSIDÉRANT, d'une part, qu'il résulte du rapport des experts

et du procès-verbal de réception provisoire en date du 17 mars 1884 que les travaux dont les sieurs Marchal et Boulard s'étaient rendus adjudicataires, étaient à cette époque en état de réception dans leur ensemble; que, si les malfaçons constatées dans l'ordre de service du 19 mai 1884 n'étaient pas encore réparées à la date du 17 mars 1885, il résulte de l'instruction que, malgré certaines imperfections de détail, la ligne du chemin de fer a été affectée d'une façon continue au service public, à partir du 19 mai 1884; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que l'arrêté attaqué a fixé la date de la réception définitive de la majeure partie des ouvrages, à l'expiration de l'année qui a suivi la réception provisoire;

Considérant, d'autre part, que l'arrêté attaqué a prescrit, conformément au rapport des experts et du tiers expert, la réparation des malfaçons de détail constatées par eux, et que l'administration ne justifie pas que ceux-ci aient fait une inexacte appréciation des travaux à exécuter: que, dans ces circonstances, le ministre des travaux publics n'est pas fondé à réclamer l'annulation de l'arrêté attaqué;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts : . . . .

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il y a lieu de décider dans les circonstances de l'affaire que les frais d'expertise et de tierce expertise seront supportés pour moitié par chacune des parties... (Recours du ministre rejeté. Intérêts alloués aux entrepreneurs capitalisés à la date du 30 janvier 1890. Frais d'expertise et de tierce expertise liquidés à 2.506f,75, supportés pour moitié par chacune des parties. Dépens à la charge de l'État.)

(N° 162)

[25 mars 1892]

Travaux publics communaux. — Architecte. — Honoraires. — (Sieur Neau contre commune de Fomperron.)

Projets de construction d'une école préparés par un architecte, approuvés par le conseil municipal, n'ayant pas été mis à exécution par suite de causes non imputables à l'architecte; honoraires fixés à 1.66 p. 100 du montant des travaux, sans qu'il y ait lieu de tenir compte de ce que la commune aurait

payé à l'architecte pour un troisième projet mis à exécution, des honoraires calculés sur le montant intégral des travaux, malgré le dépassement du devis.

. . . .

CONSIDÉRANT que le sieur Neau a préparé pour la commune de Fomperron et sur sa demande deux projets successifs de construction d'une école de filles ; que ces deux projets ont été approuvés par le conseil municipal, que le second, après avoir reçu l'approbation du préfet, a même été mis en adjudication, et que, s'ils n'ont pas été exécutés à raison de circonstances non imputables à l'architecte, la commune ne saurait se prévaloir de ce fait pour refuser au requérant la rémunération de son travail;

Considérant, d'autre part, que, si la commune a, sans observation ni réserve, payé au requérant ses honoraires pour le projet exécuté sur le montant intégral des travaux, malgré le dépassement du devis, la commune n'est pas fondée à demander qu'il lui soit tenu compte de ce fait et que les honoraires dus au requérant soient réduits en conséquence ; que, de ce qui précède, il résulte qu'il y a lieu d'allouer au sieur Neau, conformément au tarif en usage, le tiers des honoraires calculés au taux de 5 p. 100 du montant des travaux, soit une somme de 333f,77;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts : . . . .

... (Arrêté annulé. La commune payera au sieur Neau la somme de 333f,77. Cette somme produira intérêt à partir du 20 décembre 1887. Intérêts échus le 18 mars 1891 capitalisés à partir de ce jour. Commune condamnée aux dépens.)

(N° 163)

[25 mars 1892]

Travaux publics. — Dommages. — Nivellement. — Inobservation par l'administration des indications du plan : allocation d'une indemnité : pour le préjudice déjà causé et, pour l'avenir, d'une indemnité annuelle jusqu'à la cessation du dommage. — (Sieur Harriot contre Ville de Paris.)

(Suite de l'arrêt Harriot contre ville de Paris, du 6 juillet 1888, voir *Ann.* 1889, p. 665).

. . . .

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise à laquelle il a été procédé en vertu de la décision du Conseil d'État statuant au contentieux, en date du 6 juillet 1888, qu'en allouant aux ayants droit du sieur Joseph Harriot une somme de 50.612 francs, il leur sera donné réparation suffisante du préjudice à eux causé, jusqu'au 1er juillet 1891, par l'ajournement des travaux de nivellement projetés dans la rue du Four et en vue desquels des cotes de niveau ont été délivrées par les agents de la voirie pour la construction de l'immeuble appartenant aux requérants;

Considérant, d'autre part, que la ville de Paris n'indique pas l'époque à laquelle seront exécutés ces travaux; que, par suite, il y a lieu de la condamner, à partir du 1er juillet 1891, au payement d'une indemnité annuelle de 4.200 francs, tant que l'état de choses actuel sera maintenu, tous droits des parties réservés pour le cas où le nivellement de la rue du Four serait effectué à des cotes différentes de celles indiquées au sieur Harriot;

Sur les intérêts : . . . .

En ce qui concerne les frais d'expertise et les dépens :

Considérant que la ville n'ayant fait aucune offre, il y a lieu de mettre à sa charge la totalité des dépens ainsi que les frais de l'expertise liquidés à la somme de 844f,35 pour les experts Rivière et Rigault et à celle de 1.252f,50 pour le sieur de Joly, tiers expert... (La ville de Paris payera aux ayants droit du sieur Joseph Harriot : 1° une somme de 50.612 francs avec les intérêts à partir du 1er juillet 1891; 2° une indemnité annuelle de 4.200 francs, à partir du 1er juillet 1891, tant que les lieux seront maintenus dans leur état actuel, tous droits des parties étant réservés dans le cas où le nivellement de la rue du Four serait effectué à des cotes différentes de celles données au sieur Harriot pour construire son immeuble. Surplus des conclusions des parties rejeté. Dépens et frais d'expertise supportés par la ville de Paris.)

(N° 164)

[25 mars 1892]

Travaux publics. — Dommages. — Construction d'une route nationale. — Immeubles placés en contre-bas de la rampe construite pour raccorder le sol d'une rue à celui de la route. —

Indemnité due. — (Ville de Saint-Chamond contre sieurs Jourdan et Maillon.)

Débiteur de l'indemnité : État; ville. — Lorsque les travaux cause du dommage n'ont été exécutés que sur la demande de la commune et sous cette condition que l'État n'acquitterait que les dépenses de construction, la commune est responsable du dommage à l'égard des riverains.

. . . .

CONSIDÉRANT que ce n'est qu'à la demande expresse de la ville que l'État a adopté pour la route nationale n° 88 un tracé nouveau passant dans le quartier Notre-Dame à proximité de l'immeuble du sieur Jourdan, et qu'il résulte de l'instruction que l'État n'a donné son consentement à ce nouveau tracé qu'à la condition de ne pas supporter d'autres dépenses que celles de la construction; que, dans ces circonstances, la ville n'est pas fondée à soutenir que l'État doit être tenu de la réparation du dommage causé au sieur Jourdan; que c'est donc à bon droit que le conseil de préfecture a déclaré que l'État devra être mis hors de cause;

En ce qui concerne le chiffre de l'indemnité :

Considérant que les travaux exécutés au droit de l'immeuble du sieur Jourdan ont eu pour conséquence de le placer en contre-bas de la rampe construite pour raccorder le sol de la rue Notre-Dame à celui de la nouvelle route; que, s'il est vrai que la possibilité d'accès a été maintenue par une ruelle laissée au-devant de la maison, lesdits travaux n'en ont pas moins occasionné, notamment pour l'abord des voitures du côté de la façade et de la rue du Quartier-Neuf, une gêne considérable qui constitue une cause d'autant plus sérieuse de préjudice que la plus grande partie de l'immeuble est affectée au commerce; que, d'autre part, l'immeuble n'a acquis, par suite du voisinage de la nouvelle route, aucune plus-value directe de nature à être compensée avec l'indemnité qui est due au sieur Jourdan à raison du dommage qui lui a été causé; que, dans ces circonstances, la somme de 10.000 francs qui lui a été allouée par le conseil de préfecture est insuffisante et qu'il y a lieu de la porter à 12.000 francs;

Considérant, en ce qui concerne le sieur Maillon, que la v[illegible] ne justifie pas que le conseil de préfecture, en fixant à 350 [illegible] l'indemnité qui lui est due, en a fait une évaluation exagéré[illegible]

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il y a lieu de les mettre entièrement à la charge de la ville, déduction faite des 25 francs qui, aux termes de l'arrêté du conseil de préfecture, sont mis à la charge du sieur Maillon;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

... (Requête de la ville de Saint-Chamond rejetée. L'indemnité due au sieur Jourdan par la ville est portée à 12.000 francs avec intérêts à partir du 25 août 1883, capitalisés à partir du 13 mars 1890 et du 10 septembre 1891. Frais d'expertise supportés par la ville, déduction faite des 25 francs mis à la charge du sieur Maillon. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens supportés par la ville de Saint-Chamond.)

(N° 165)

[25 mars 1892]

Travaux publics. — Dommages. — (Sieurs De Roquette-Buisson et ville de Toulon contre sieur Arbaud et autres).

Inondations. — Travaux de construction d'un chemin de fer ayant, par suite de modifications apportées au lit d'un cours d'eau, aggravé des inondations : indemnité due au riverain (De Roquette-Buisson, 1re espèce).

Inondations occasionnées par des travaux faits pour le compte d'une ville : indemnité allouée (Ville de Toulon, 2e espèce).

Procédure. — Visas. Motifs. — Un arrêté, qui ne contient ni visas, ni motifs, est régulier, s'il se réfère à des arrêtés antérieurs contenant les visas nécessaires et déclare adopter les conclusions du rapport du tiers expert. — (Ville de Toulon, 2e espèce).

1re ESPÈCE. — (*Sieur De Roquette-Buisson.*)

CONSIDÉRANT que les crues de l'Arros ont causé en 1874 et 1875 à la propriété du sieur de Roquette-Buisson des dommages importants qui ont été constatés par les experts; qu'il résulte de l'instruction que, même sans les travaux exécutés pour l'établissement du chemin de fer de Toulouse à Bayonne, les eaux auraient envahi la propriété dont s'agit, mais que les modifica-

tions apportées par ces travaux au régime de l'Arros ont considérablement aggravé les effets des inondations et que l'État doit être tenu d'indemniser le requérant dans la mesure de cette aggravation;

Considérant que, par suite du redressement du lit de la rivière, le barrage des usines, qui avait résisté à toutes les crues antérieures, s'est trouvé exposé directement à la violence du courant et qu'il n'est pas établi que sa rupture puisse être attribuée à une autre cause; que d'ailleurs l'expert de l'État a dû reconnaître lui-même que la situation désavantageuse faite à ce barrage et à ses abords nécessitait des travaux de défense supplémentaires qui doivent rester à la charge de l'État aussi bien que ceux de réfection des perrés de la déviation; qu'il suit de là qu'il sera fait une juste appréciation de la responsabilité encourue par l'État en allouant au sieur de Roquette une somme de 50.000 francs, tant pour l'exécution des travaux indiqués par l'expert de l'État qu'en réparation du préjudice éprouvé;

Sur les intérêts : . . . .

Sur les frais d'expertise :

Considérant que dans les circonstances de l'affaire les frais d'expertise doivent être supportés en totalité par l'État... (L'État payera au sieur de Roquette-Buisson une indemnité de 50.000 fr., avec intérêts du 29 mai 1886. L'État supportera la totalité des frais d'expertise et les dépens.)

2ᵉ ESPÈCE. — (*Ville de Toulon contre sieur Arbaud et autres.*)

SUR LES MOYENS DE FORME *tirés de ce que l'arrêté attaqué aurait omis, contrairement à l'article* 13 *du décret du* 12 *juillet* 1865, *de viser les pièces principales et d'indiquer les motifs de la décision :*

Considérant, d'une part, que l'arrêté attaqué se réfère à un arrêté du 15 décembre 1887 se référant lui-même à des arrêtés antérieurs des 7 juin 1887 et 13 novembre 1886 qui ont visé les pièces principales et les conclusions des parties; que, d'autre part, l'arrêté attaqué déclare adopter les conclusions du rapport du tiers expert dans lequel tous les chefs de réclamation ont été examinés; qu'ainsi il a été suffisamment satisfait aux prescriptions du décret susvisé;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert, que le déversement des eaux sur les

propriétés riveraines est dû uniquement à l'obstacle créé à leur libre écoulement par le mur de barrage du déversoir et par le comblement du fossé qui recevait anciennement le trop-plein des eaux de l'Eygoutier en temps de crue, ces eaux ne trouvant plus d'autre issue que le tunnel conduisant à la mer et dont l'insuffisance a été reconnue;

Considérant qu'il appert d'un arrêté du 15 décembre 1887, passé en force de chose jugée, que ces travaux ont été effectués pour le compte de la ville de Toulon et que l'État n'encourt aucune responsabilité à raison de leur exécution; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné la ville à indemniser les propriétaires des terrains inondés du dommage qui a été la conséquence directe de l'exécution des travaux ci-dessus spécifiés;

En ce qui concerne l'appréciation des dommages et le chiffre de l'indemnité :

Considérant que la ville n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de la nature et de l'importance des dommages qui devaient être mis à sa charge; que dès lors il y a lieu de maintenir à cet égard l'arrêté attaqué;

En ce qui concerne les frais d'expertise et de tierce expertise :

Considérant que l'expertise a été rendue nécessaire par le refus de la ville requérante de réparer des dommages qui avaient été causés par son fait; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis les frais d'expertise et de tierce expertise à la charge de ladite ville;

Sur la demande de capitalisation des intérêts formée par les sieurs Arbaud et autres :

.... (Requête de la ville rejetée. Intérêts des sommes allouées aux sieurs Arbaud et autres, capitalisés à la date du 15 juillet 1891. Ville de Toulon condamnée aux dépens.)

(N° 166)

[25 mars 1892]

Voirie (Grande). — Routes nationales. — Pose de fils électriques. — Contravention. — (Sieur Parent.)

Le décret du 15 mai 1888 n'a pas eu pour effet de dispenser

de se munir d'une autorisation préalable pour poser des fils électriques au-dessus du sol des voies publiques.

Le fait de poser sans autorisation des fils électriques au-dessus du sol d'une route nationale constitue une contravention de grande voirie.

. . . .

... Considérant qu'il résulte des termes mêmes du procès-verbal susvisé en date du 20 janvier 1889, que ledit procès-verbal a été dressé contre le sieur Parent pour avoir, sans aucune autorisation, posé au-dessus du sol de la route nationale n° 6, dans la traverse de Villefranche, des fils destinés au transport à distance de la force électrique et à sa distribution chez les particuliers; qu'ainsi le sieur Parent n'est pas fondé à soutenir qu'il aurait été poursuivi pour avoir contrevenu à un arrêté municipal et qu'il n'appartenait qu'au juge de simple police de statuer sur le procès-verbal;

Considérant que le fait relevé contre le sieur Parent et qui n'est pas contesté, constitue une contravention de grande voirie, tombant sous l'application des lois et règlements susvisés, notamment de l'arrêt du Conseil du Roi du 27 février 1765 qui interdit toutes choses saillantes le long des routes et prévoit une amende de 300 francs, laquelle peut, en vertu de la loi du 23 mars 1842, être réduite jusqu'à 16 francs;

Considérant à la vérité que le sieur Parent soutient qu'à raison des dispositions nouvelles du décret du 15 mai 1888 il n'avait à se munir d'aucune autorisation et qu'il suffisait d'une déclaration préalable au préfet;

Mais considérant que le décret du 15 mai 1888 n'a d'autre objet que de réglementer, au seul point de vue technique, la pose des appareils électriques et des conducteurs et d'assurer dans l'intérêt de la sécurité publique le contrôle desdits appareils; qu'il ne contient aucune disposition concernant les permissions de voirie et qu'ainsi le sieur Parent ne saurait se prévaloir de ce que l'article 2 dudit décret, n'exige qu'une déclaration préalable au préfet pour prétendre qu'il pouvait poser, sans demander d'autorisation, des fils au-dessus de la route nationale n° 6;

Considérant que de ce qui précède, il résulte que c'est avec raison que, par son arrêté en date du 22 février 1889, le conseil de préfecture du Rhône s'est déclaré compétent pour statuer sur la contravention relevée contre le sieur Parent et que, par son arrêté en date du 23 février suivant, il a condamné le sieur

Parent à 16 francs d'amende, aux frais du procès-verbal et à l'enlèvement des fils indûment posés... (Rejet.)

(N° 167)

26 mars 1892

Communes. — Taxe de pavage. — Ville de Paris. — Commune annexée (Grenelle). — (Ville de Paris contre sieurs Delaperche et de Margerie.)

L'annexion de la commune de Grenelle à la ville de Paris a eu pour effet de rendre applicables à son territoire les anciens usages existant à Paris en ce qui concerne le pavage. — En conséquence, mise à la charge des riverains des frais de premier pavage d'une rue (*).

Décidé, dans l'espèce, que la délibération du conseil municipal ouvrant des crédits pour la mise en état de viabilité ne contenait pas de renonciation, en faveur des requérants, au droit de réclamer les dépenses de premier pavage.

Considérant que l'annexion de la commune de Grenelle à la ville de Paris a eu pour effet d'y rendre applicables les usages existant dans ladite ville en ce qui concerne le pavage, et que, d'après l'arrêt du Conseil du 30 décembre 1785, les propriétaires de maisons dans la ville de Paris doivent supporter les frais de premier pavage chacun au droit soi;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la rue des Entrepreneurs, au droit de la propriété indivise des dames Delaperche et de Margerie, n'avait jamais été pavée antérieurement aux travaux exécutés en 1885; que, d'autre part, la délibération du conseil municipal, en date du 8 décembre 1879, invitant le préfet de la Seine à poursuivre le classement de la rue des Entrepreneurs et lui ouvrant un crédit en vue des travaux de mise en état de viabilité de cette rue, ne contient aucune renonciation de la ville au droit qu'elle avait en vertu des anciens usages, de faire supporter aux propriétaires riverains la dépense du premier pavage; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé décharge au sieur et à la dame Delaperche et au

(*) Rap. 14 novembre 1891, Delaperche (*suprà*, p. 111).

sieur et à la dame de Margerie de la taxe représentant les frais de pavage au droit de leur propriété... (Arrêté annulé. Sieurs et dames Delaperche et de Margerie rétablis à la taxe de pavage aux droits auxquels ils avaient été primitivement imposés.)

(N° 168)

[1er avril 1892]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Ouverture. — Enquête; formes. — (Sieurs Piveteau, Berger et autres.)

Dépôt du projet à la mairie affiché et publié dans la commune suivant les formes ordinaires : régularité, bien que la publication n'ait pas eu lieu dans tous les hameaux.

Commissaire-enquêteur ayant autorisé des déposants à apposer leur signature sur le registre d'enquête arrêté la veille : irrégularité sans influence.

Convocation du conseil municipal non mentionnée au registre des délibérations, ni affichée à la porte de la mairie : irrégularité sans influence : les conseillers ont été irrégulièrement convoqués (*).

Avis du service vicinal : cet avis, qui n'est pas obligatoire, a, en fait, été transmis à la commission départementale.

. . . .

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que le dépôt du projet à la mairie n'aurait pas été publié dans certains hameaux de la commune ou y aurait été publié tardivement :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'avis du dépôt à la mairie des pièces du projet a été affiché et publié dans la commune dans les formes ordinaires; que cette publication a eu lieu le 18 septembre 1891 et que l'enquête s'est ouverte le 4 octobre suivant; qu'ainsi les prescriptions de l'article 3 de l'ordonnance du 23 août 1835 ont été observées;

Sur le moyen tiré de ce que le commissaire-enquêteur aurait autorisé deux déposants à apposer leurs signatures sur le registre d'enquête arrêté la veille :

(*) Rap. 20 novembre 1885, El. de Sabreilles (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 861).

Considérant qu'en la tenant pour établie, cette irrégularité ne serait pas de nature à faire annuler la décision attaquée;

Sur le moyen tiré de ce que la convocation du conseil municipal n'aurait pas été mentionnée au registre des délibérations ni affichée à la porte de la mairie :

Considérant que, s'il résulte de l'instruction que ces formalités n'ont pas été remplies, cette irrégularité, alors qu'il n'est pas contesté que les conseillers municipaux avaient été régulièrement convoqués, n'est pas de nature à vicier la délibération du conseil municipal sur le vu de laquelle est intervenue la décision attaquée de la commission départementale;

Sur le moyen tiré de ce que le dossier de l'enquête aurait été soumis à la commission départementale sans avoir fait l'objet d'un examen du service vicinal :

Considérant que cet examen n'est exigé par aucune disposition de loi ou de règlement d'administration publique; que, d'ailleurs, il résulte de l'instruction que le projet soumis à l'enquête a fait l'objet d'un rapport des agents du service vicinal et que ce rapport a été présenté à la commission départementale;

Considérant que de ce qui précède, il résulte que les requérants ne sont pas fondés à soutenir que les formalités exigées par la loi n'ont pas été observées, et à demander l'annulation pour excès de pouvoir de la décision ci-dessus visée de la commission départementale de la Charente... (Rejet.)

(N° 169)

[1er avril 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Rôle publié avant le 1er janvier; non-recevabilité d'une réclamation formée plus de trois mois après cette date. — (Sieur Gély.)

. . . .

CONSIDÉRANT que le rôle des prestations, pour l'année 1890, ayant été publié, dans la commune de Villeneuve-de-Berg, le 24 novembre 1889, le délai de trois mois pendant lequel pouvaient être présentées les réclamations, commençait à courir à compter du 1er janvier 1890; que la réclamation du sieur Gély n'a été enregistrée à la préfecture que le 28 juillet 1890, après l'expiration du délai fixé par les lois susvisées; qu'ainsi ladite réclamation n'était pas recevable... (Rejet.)

(N° 170)

[1er avril 1892]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Souterrain. — Explosion de grisou. — Force majeure. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieurs Clément père et fils.)

Art. 28. — *Une explosion de grisou survenue au cours des travaux pour l'ouverture d'un souterrain n'est pas de nature à être considérée, en toute hypothèse, comme un cas de force majeure, dont les conséquences doivent être mises à la charge du maître de l'ouvrage* (*).

Partage de responsabilité entre le maître de l'ouvrage et l'entrepreneur, eu égard à l'absence dans le cahier des charges de prescriptions spéciales relatives aux mesures à prendre contre le dégagement de gaz inflammables, reconnu lors du percement de la galerie d'essai, à l'adhésion donnée par les ingénieurs au système de percement adopté, à l'impossibilité dans laquelle les entrepreneurs ont été mis par le fait de l'administration de suivre intégralement les prescriptions du cahier des charges, dépenses de réparation et de remise en état du souterrain mise à la charge de l'État, jusqu'à concurrence de moitié.

Chose jugée. — Un jugement du tribunal correctionnel, passé en force de chose jugée, qui a déclaré les ingénieurs et entrepreneurs responsables à l'égard des ouvriers victimes d'accidents pour négligence dans l'observation du cahier des charges, ne peut pas être opposé par l'État, dans ses rapports avec l'entrepreneur au point de vue de leur responsabilité réciproque.

. . . .

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que le conseil de préfecture aurait repoussé à tort la réclamation par l'exception de la chose jugée :*

Considérant que la demande portée devant le conseil de préfecture par les sieurs Clément père et fils tendrait à faire décider que la responsabilité pécuniaire de l'État était engagée par suite de l'accident survenu le 29 juin 1887 dans le tunnel du Col de Cabre, que l'autorité judiciaire, lors des poursuites dirigées par

(*) Voy. 23 avril 1880, Beldant (*Ann.* 1881, p. 1057).

application des articles 319 et 320 du Code pénal contre les sieurs Clément père et fils à l'occasion dudit accident, n'a pas eu à connaître de la question; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation comme non-recevable;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la rencontre du grisou dans l'une des galeries d'avancement du tunnel du Col de Cabre le 20 juin 1887 et l'explosion qui en a été la conséquence ne constitue pas, dans les conditions où elles se sont produites et où elles pouvaient être prévues, un cas de force majeure dans le sens de l'article 28, paragraphe 2, du cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866, et qu'en raison, tant de cette circonstance que de l'inobservation des dispositions de l'article 96 *i* du devis, relevé à la charge des sieurs Clément père et fils, ces derniers ne sont pas fondés à soutenir qu'ils doivent être exonérés de toute responsabilité et à demander que l'État soit condamné, en vertu de l'article 28 précité, à leur rembourser le montant intégral des frais qui leur ont été occasionnés de ce chef;

Considérant toutefois que, eu égard : 1° à l'absence dans le cahier des charges de prescriptions spéciales relatives aux mesures à prendre contre le dégagement de gaz inflammables dont la présence avait été révélée avant l'adjudication lors du percement de la galerie d'essai; 2° de l'adhésion donnée par les ingénieurs à l'application qui en a été faite par les entrepreneurs des dispositions de l'article 96 *i* du devis; 3° de l'impossibilité dans laquelle les requérants ont été mis, par le fait de l'administration, de tenir la partie terminée du tunnel à une distance maxima de 600 mètres du front de taille de la galerie de direction, ainsi que l'exigeait l'article 96 *n*, il y a lieu de décider qu'une partie de responsabilité dans l'explosion du 20 juin 1887 incombe également à l'administration et que celle-ci doit dès lors participer aux dépenses de réparations et de remise en état du souterrain, résultant de ladite explosion;

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en condamnant l'État à payer aux sieurs Clément père et fils, pour les causes susénoncées, la somme de 94.550f,90, représentant la moitié de la valeur des travaux effectués par les entrepreneurs et dont le montant, d'ailleurs, non contesté par l'administration a été établi à l'aide d'attachements contradictoires;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts : . . . .

(Arrêté annulé. L'État est condamné à payer aux sieurs Clément père et fils la somme de 94.550f,90 avec intérêts du 10 avril 1889, capitalisés au 6 août 1891. Dépens à la charge de l'État. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 171)

[2 avril 1892]

Voirie (Grande). — Routes nationales. — Alignement. — Travaux confortatifs. — Déchéance d'un recours formé plus de trois mois après la notification de la décision attaquée. — (Sieur Boutin.)

(Recours pour excès de pouvoir contre : 1° un arrêté, en date du 23 avril 1891, par lequel le préfet de la Gironde l'a mis en demeure de démolir, dans le délai de huit jours, la façade de sa maison en saillie sur l'alignement de la route nationale n° 123, dans la traverse de la ville de La Réole; 2° une décision du Ministre des travaux publics confirmative dudit arrêté. — Rejet : par application des lois des 7 et 14 octobre 1790 et 24 mai 1872, et du décret du 22 juillet 1806, article 11 ; la décision attaquée, confirmative de l'arrêté préfectoral du 23 avril 1891, a été notifiée au requérant le 1er août 1891 et sa requête n'a été enregistrée au Conseil d'État que le 19 novembre suivant.)

(N° 172)

[2 avril 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. Prestations en nature et subventions spéciales. Loi visée : 21 mai 1836. — (Sieur Gales et autres.)

Prestations. — Réclamation. — Délai. — Déchéance d'une réclamation formée plus de trois mois après le 1er janvier, le rôle ayant été publié avant cette date (Galès).

— Faux emploi. — Il n'y a pas lieu à l'application de la loi du 29 décembre 1884, lorsque le contribuable se reconnaît régu-

lièrement imposé à raison d'un des éléments de sa cote (*Galès*). — *Recours non accompagné d'une expédition, ou tout au moins de l'extrait notifié de l'arrêté attaqué. Non-recevabilité* (*Casaubon*, 76.655; *Gay*, 76.556; *Pons*, 76.619).

Subventions. Réclamation. Délai. Déchéance d'un recours formé plus de deux mois après la notification de l'arrêté attaqué (*Du Clesieux*, 75.562).

. . . .

(N° 173)

[8 avril 1892]

Communes. — Taxes de pavage; ville de Paris; anciens usages; terrain en bordure; échange prétendu; renonciation aux usages. — (Sieur Godeau.)

Lorsqu'une voie publique est ouverte sur des terrains qui ont fait l'objet d'un contrat d'échange entre la ville et le riverain, et que ce contrat ne contient, de la part de la ville, aucune renonciation au droit de percevoir les taxes de viabilité, conformément aux anciens usages, le conseil de préfecture peut de planò *condamner le riverain au payement du pavage, sans renvoi préjudiciel aux tribunaux judiciaires de l'interprétation du contrat intervenu.*

Montant de la taxe : Le décret du 23 mai 1863 n'est pas applicable à une voie qui ne s'y trouve pas dénommée.

Considérant qu'en vertu des anciens usages, et notamment d'après l'arrêt du Conseil du 30 décembre 1785, les propriétaires de maisons dans la ville de Paris doivent supporter les frais de premier pavage, chacun en droit soi ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la rue Georges-Sand, dont le requérant est riverain, a été ouverte et classée au nombre des voies publiques de la ville de Paris par décret du 5 novembre 1883 ; que, d'autre part, le contrat du 3 février 1883, par lequel la ville avait acquis à l'amiable du sieur Godeau une partie des terrains nécessaires à l'ouverture de ladite rue, ne contient aucune renonciation de la ville au droit qu'elle avait, en vertu des anciens usages, de faire supporter aux propriétaires riverains de la nouvelle voie la dépense du premier pavage ; que, dès lors, c'est avec raison que, sans renvoyer à l'autorité judi-

ciaire l'interprétation préjudicielle du contrat précité, le conseil de préfecture a rejeté la réclamation du sieur Godeau tendant à la décharge de la taxe représentant les frais de pavage de la rue Georges-Sand au droit de sa propriété ;

Sur la demande subsidiaire du requérant tendant à ce qu'il lui soit fait application des dispositions du décret du 23 mai 1863 :

Considérant que les conditions financières prévues par ce décret sont spéciales aux voies dont il a prononcé ou maintenu le classement et que l'avenue Heymès, que la rue Georges-Sand a remplacée, ne figurait pas au nombre de ces voies ; que, dès lors, la demande subsidiaire du sieur Godeau doit être rejetée... (Rejet.)

(N° 174)

[8 avril 1892]

Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Entretien. — Contingents communaux. — Conseil général ; délibération ; avis préalable du conseil municipal. — (Ville de Bourges.)

La délibération par laquelle le conseil général fixe le contingent d'une commune, dans la dépense d'entretien des chemins de grande communication, après avis du conseil municipal et du conseil d'arrondissement, mais contrairement aux propositions de ces corps électifs, n'est pas entachée d'excès de pouvoir. — Le conseil général statue souverainement.

Considérant qu'il résulte des dispositions de l'article 46, paragraphe 7, de la loi du 10 août 1871, combinées avec celles de l'article 6 de la loi du 21 mai 1836, que, si les conseils municipaux et d'arrondissement doivent être préalablement consultés sur la fixation du contingent annuel des communes dans les dépenses d'entretien des chemins de grande communication et d'intérêt commun, le conseil général ne saurait pas plus être tenu de se conformer à leurs avis qu'aux propositions de l'administration ; qu'il résulte de l'instruction que le contingent de la

commune de Bourges, pour l'année 1891, n'a été fixé par le conseil général qu'après délibération du conseil municipal et du conseil d'arrondissement sur les propositions des agents voyers ; qu'ainsi les formalités préalables prescrites par la loi ont été observées et que la ville de Bourges n'est pas fondée à demander l'annulation de la délibération attaquée sous prétexte que les conseils compétents n'auraient pas été appelés à donner leur avis sur le chiffre du contingent à elle imposé par le conseil général... (Rejet.)

(N° 175)

[8 avril 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Anticipation par l'établissement d'une clôture ; condamnation à restituer le terrain usurpé et à rétablir les lieux dans leur état primitif. — (Sieur Garabis.)

Considérant qu'un procès-verbal de contravention a été dressé contre le sieur Garabis pour avoir établi une clôture sur le sol du chemin vicinal n° 8 de la commune de Fouesnant ; que le conseil de préfecture du Finistère, statuant sur ce procès-verbal, a condamné le requérant à restituer le terrain usurpé et à rétablir les lieux dans leur état primitif ;

Considérant que cette dernière disposition ne pouvait s'appliquer et ne s'appliquait évidemment qu'à l'enlèvement de la clôture établie sur le sol du chemin usurpé et non à la partie de cette clôture existant sur la propriété du requérant ; qu'ainsi le conseil de préfecture n'a pas excédé ses pouvoirs et qu'il y a lieu de rejeter la requête du sieur Garabis tendant uniquement à la réformation sur ce point de l'arrêté attaqué ;

Considérant, d'autre part, que cet arrêté a été notifié au requérant au mois d'octobre 1890 et que ses nouvelles conclusions n'ont été enregistrées au secrétariat du contentieux du Conseil d'État que le 7 novembre 1891, c'est-à-dire après l'expiration du délai de deux mois, fixé par l'article 57 de la loi du 22 juillet 1889 ; que, dès lors, ces conclusions ne sont pas recevables... (Rejet.)

(N° 176)

[8 avril 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature et subventions spéciales. — Loi du 21 *mai* 1836. — (Sieur Nicolas, Société de sucrerie de Bray-sur-Seine.)

Prestations en nature. — Habitant inscrit au rôle des contributions directes : taxe des prestations due encore bien qu'il ne soit ni propriétaire, ni régisseur, ni fermier ou colon partiaire (Nicolas, 1re espèce).

Subvention spéciale. — Calcul de la subvention. — On ne doit pas faire état dans le calcul de la subvention du salaire des cantonniers, ni du poids des voitures à vide : réduction (Société de Bray, 2e espèce).

(N° 177)

[8 avril 1892]

Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Bodin et Jahan.)

Art. 32. — Lorsque la diminution d'un cube de maçonneries de béton résulte de la substitution, prévue par le devis, de la maçonnerie ordinaire à la maçonnerie en béton, l'entrepreneur n'a droit à aucune indemnité (X).

Déblais. Clause forfaitaire. Article 98 *du devis. — En présence de la clause forfaitaire du devis portant qu'il ne sera fait aucune classification de déblais et que le prix du bordereau est un prix moyen applicable aux déblais de toute nature, l'entrepreneur n'est pas recevable à demander un supplément de prix soit à raison de la proportion plus ou moins considérable de déblais de roc rencontrés dans les travaux, soit à raison de leur dureté exceptionnelle (I).*

Cube des transports. — Lorsqu'il est stipulé que ce cube sera réglé à forfait d'après les chiffres de l'avant-métré, aucune réclamation n'est recevable à cet égard de la part des entre-

preneurs s'ils n'ont pas contesté ces données dans le délai prévu au devis (IV).

Matériaux rebutés à raison de leur destination ; demande d'indemnité rejetée, encore bien que les entrepreneurs aient pu les vendre au dehors (VII).

Prix fixé par une convention supplémentaire, intervenue en cours d'exécution : application de ce prix (XII).

Prolongation de la durée des travaux. — La clause du devis d'après laquelle les travaux peuvent être prolongés pendant trente mois sans indemnité s'applique uniquement au cas où ce retard est dû à l'insuffisance de crédits et non au cas où cette prolongation est due au retard apporté par l'administration dans l'exécution de divers ouvrages (II).

Sujétions : déblais imprégnés d'eau ; demande de plus-value rejetée : les entrepreneurs doivent détourner les eaux et organiser les chantiers pour assurer leur écoulement régulier (III).

Modifications apportées par l'établissement d'une halte non prévue au devis : pas de sujétion. Rejet (V).

Augmentation dans la distance des transports : indemnité allouée (V).

Sujétions non établies (VI, XI) ; ou suffisamment rémunérées (VIII, IX, XI).

Travail compris dans un autre : reprise de transport et répandage des terres derrière les maçonneries, compris dans le prix des maçonneries. Rejet (IX) ; pilonnage payé à part (IX).

I. SUR LE RECOURS DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : — 1er chef. *En ce qui touche l'indemnité allouée pour déblais imprévus :*

Considérant qu'aux termes de l'article 98 du devis le prix du mètre cube de terrassement a été fixé à forfait, sans aucune classification des déblais ; que ledit article stipule expressément que le prix unique porté au bordereau est applicable aux déblais de toute nature, même au rocher compact ne pouvant s'extraire qu'à la pince ou à la mine et quelle que soit d'ailleurs sa dureté ; qu'il suit de là que les entrepreneurs, auxquels il était prescrit de se rendre très exactement compte avant l'adjudication des difficultés que présentaient les diverses tranchées, ne pouvaient être admis à réclamer aucun supplément de prix à raison soit de la proportion plus ou moins considérable des déblais rocheux rencontrés dans l'exécution de l'entreprise, soit de leur dureté exceptionnelle ;

Considérant d'ailleurs que le conseil de préfecture s'est fondé

à tort, pour allouer une indemnité, sur ce que, d'après les experts, les déblais de roc dépasseraient de 33 p. 100 les quantités prévues; qu'il résulte, en effet, du rapport d'expertise que les déblais de roc compacts représentaient 33 p. 100 des déblais rocheux prévus, mais que le cube total des déblais de cette nature exécutés par les entrepreneurs n'a pas dépassé les prévisions; qu'ainsi le ministre est fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué en tant qu'il a alloué aux sieurs Bodin et Jahan une somme de 10.545 francs pour déblais imprévus;

II. Chef 60. *Sur les conclusions du ministre tendant à faire réduire à 1.500 francs, chiffre proposé par les experts, l'indemnité allouée par le conseil de préfecture à raison de la prolongation des travaux et sur la demande des entrepreneurs d'une somme de 10.000 francs :*

Considérant que, pour fixer à 1.500 francs seulement l'indemnité réclamée de ce chef, les experts ont considéré, à tort, qu'aux termes de l'article 123 du devis les travaux pouvaient être prolongés pendant trente mois sans indemnité; que la clause dont s'agit s'applique uniquement au cas où la prolongation des travaux résulterait de l'insuffisance des crédits, et non pas à celui où, comme dans l'espèce, elle proviendrait du retard apporté par l'administration dans l'exécution de divers ouvrages; que le conseil a exactement interprété l'article 123 précité et fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en élevant à 3.000 francs l'indemnité proposée par les experts; qu'ainsi les conclusions tant du ministre que des sieurs Bodin et Jahan doivent être rejetées;

III. Sur le recours incident des sieurs Bodin et Jahan : — Chef 2. *En ce qui touche la demande d'une indemnité de 1.133 francs pour déblais imprégnés d'eau dans la tranchée des Vignots :*

Considérant que l'article 55 du devis stipule que, si, dans l'exécution des déblais il se présente des sources ou des eaux gênant les travaux, les entrepreneurs seront tenus de les détourner à leurs frais ou de s'en débarrasser en organisant les chantiers de manière à assurer leur écoulement régulier; qu'ainsi, les sieurs Bodin et Jahan, qui ne se sont d'ailleurs pas conformés à cette dernière prescription pour l'exécution de la tranchée dont s'agit, ne sauraient se prévaloir, pour réclamer une indemnité, de ce que la présence de l'eau n'aurait pas été prévue;

IV. Chefs 3 et 15. *Sur les réclamations relatives au calcul des*

transports des déblais de la gare de Lemoître ainsi que des routes, chemins et passage à niveau :

Considérant qu'aux termes des articles 97 et 99 du devis, le cube des déblais et leurs distances de transport doivent être réglés, à titre de forfait, d'après les chiffres portés à l'avant-métré, quel que soit le mode de transport adopté au cours des travaux, et qu'un délai de quinze jours, à partir de la notification du piquetage, était donné aux entrepreneurs pour demander la vérification contradictoire des parties de l'avant-métré qui leur paraîtraient présenter quelque erreur, toute réclamation ultérieure devant être rejetée ; qu'il suit de là que les sieurs Bodin et Jahan qui n'ont formulé, sur les points en litige, aucune réclamation dans le délai à eux imparti et qui n'allèguent d'ailleurs pas que des modifications aient été apportées au projet, ne sont pas recevables à contester le calcul des transports opéré d'après les bases établies dans l'avant-métré ;

V. Chefs 4 et 13. *Sur la demande :* 1° *d'une somme de* 2.100 *francs pour sujétions imprévues dans l'exécution des terrassements de la halte de Saint-Genest ;* 2° *d'une somme de* 1.429f,89 *pour augmentation de la distance de transport des déblais de ladite halte :*

Considérant que les trois experts ont été unanimes à reconnaître que les modifications apportées au projet par l'établissement de la halte de Saint-Genest n'avaient imposé aux entrepreneurs aucune sujétion de nature à leur donner droit à une indemnité ; que, d'autre part, le conseil de préfecture a alloué une plus-value, pour augmentation de la distance de transport des 5.000 mètres cubes de déblais supplémentaires de ladite halte et que les sieurs Bodin et Jahan n'établissent pas que les déblais prévus et exécutés dans cette partie de la ligne n'aient pas été employés aux distances portées à l'avant-métré ; qu'ainsi les deux chefs de réclamations doivent être rejetés ;

VI. *Sur les chefs de réclamations nos* 6, 8, 10, 30, 43 *et* 58 *tendant à l'allocation de diverses indemnités pour dessouchement, remaniement des chaussées des chemins, revêtements en terre végétale, difficultés d'exécution des fondations du pont au P.* 360 + 98, *déplacement de matériaux et réinstallation de voies :*

Considérant que les entrepreneurs n'établissent pas que le conseil de préfecture, en allouant sur ces divers chefs de réclamations les sommes proposées d'accord par les trois experts, ait fait une inexacte appréciation de la nature des travaux effectués,

de leur importance ou des sujétions imprévues imposées à l'entreprise ;

Chef 12. *En ce qui touche l'indemnité de* 308f,88 *réclamée pour double règlement de la plate-forme de diverses tranchées :*

Considérant que si les ingénieurs ont substitué, dans les tranchées dont s'agit, des perrés en pierres sèches aux perrés maçonnés portés au devis, il résulte de l'instruction que ce changement, dans les conditions où il a été ordonné, n'a pu avoir pour résultat de modifier les prévisions des entrepreneurs relativement à l'approche des matériaux et au transport des déblais; qu'ainsi les sieurs Bodin et Jahan ne sont fondés à réclamer aucune indemnité sous prétexte qu'ils auraient été obligés de régler à nouveau les plates-formes après l'exécution des ouvrages dont s'agit ;

VII. Chef 19. *Sur la réclamation relative aux moellons des carrières de la Justice refusés par l'administration :*

Considérant que, si les entrepreneurs ont réussi à vendre au dehors les moellons refusés par les ingénieurs, il n'en résulte aucunement que ces matériaux remplissaient les conditions prévues au devis pour l'usage spécial auquel ils étaient destinés; que ces moellons ayant été enlevés du chantier avant que les experts aient pu procéder à leur vérification, c'est à bon droit que la réclamation a été rejetée par le conseil de préfecture ;

VIII. Chef 22. *En ce qui touche la demande d'une somme de* 1.341f,43 *pour l'établissement d'une passerelle, remaniement de matériaux approvisionnés, transports supplémentaires et déchets, à raison du déplacement du pont au profil* 273 + 90 :

Considérant que le conseil de préfecture a déjà alloué sous le 21e chef une somme de 110 francs pour reprise de matériaux, transports supplémentaires et déchets, à raison du déplacement du pont et que les requérants ne justifient pas que cette somme soit insuffisante, ni que la construction de la passerelle, dont ils réclament le payement, leur ait été imposée par le changement dont s'agit ;

IX. *Sur les chefs de réclamations n*os 31, 32 *et* 35 *tendant à l'allocation de diverses plus-values : 1° pour reprise, transport et répandage des terres derrière les maçonneries de certains ouvrages ; 2° pour retroussement du remblai sur l'emplacement de divers ponceaux :*

Considérant qu'il résulte de l'expertise que l'apport et le répandage des terres aux abords des ouvrages ont été effectués conformément aux articles 57, 62 et 86 du cahier des charges, que

les sujétions imposées par ces articles relativement à l'apport des déblais, au régalage et au règlement de la plate-forme et des talus sont expressément comprises dans le prix n° 1 du bordereau ; que les entrepreneurs, auxquels le pilonnage a été payé à part avec les sujétions qu'il comporte, ne peuvent donc réclamer aucune plus-value ;

Considérant, d'autre part, que, si les changements apportés en cours d'exécution ont nécessité le retroussement du remblai sur l'emplacement de plusieurs ponceaux, il résulte de l'instruction que la plus grande partie de ce travail imprévu a été inscrite au décompte et que l'indemnité complémentaire allouée par le conseil de préfecture rémunère équitablement le surplus du travail dont il n'a pas été tenu compte aux entrepreneurs ;

Chef 33. *Sur la demande d'une somme de 56f,60 pour fourniture d'aliments et de bois de chauffage aux ouvriers employés en régie :*

Considérant que les requérants n'apportent aucune justification à l'appui de la fourniture dont s'agit ;

X. Chef 39. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à obtenir une indemnité de 2.129f,80 pour diminution de plus du tiers dans le cube des maçonneries de béton :*

Considérant qu'aux termes de l'article 70 du devis « le massif des fondations pouvait être construit soit en maçonnerie de libage ou de moellons, soit en béton, mais qu'il devait être en maçonnerie ordinaire partout où l'on pourrait fonder à sec » ; qu'il résulte de l'instruction que la maçonnerie ordinaire a été substituée au béton partout où les épuisements ont été possibles ; que si cette modification, exécutée en conformité des prescriptions formelles de l'article 70 précité, a eu pour résultat de diminuer le cube de la maçonnerie de béton, elle ne pouvait entraîner l'application de l'article 32 des clauses et conditions générales et ouvrir aux entrepreneurs un droit à indemnité pour privation de bénéfices ; que, dans ces conditions, les sieurs Bodin et Jahan ne sauraient être admis à discuter la somme de 915f,81 que l'administration a consenti à leur allouer de ce chef ;

XI. Chefs 44 et 49. *En ce qui touche la demande : 1° d'une somme de 797f,92 pour maçonnerie de pierre de taille et déchets ; 2° d'une autre somme de 398f,65 pour parement vu, à raison des sujétions imposées par la substitution de passages voûtés aux travées métalliques prévues au projet :*

Considérant que les trois experts sont unanimes à reconnaître que l'emploi de la pierre de taille et du moellon piqué dans les travées métalliques primitivement prévues imposait à l'entre-

prise, relativement à la taille et à la pose des pierres, au moins autant de sujétions et de soins que les passages voûtés qui y ont été substitués ; que, d'ailleurs, des indemnités spéciales sont allouées sous les chefs 40 *bis* et 45 à raison de l'augmentation du cube de la maçonnerie de voûtes et du déchet exceptionnel dans la taille des pierres, résultant des changements imposés par l'administration ; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation ;

XII. Chef 46. *En ce qui touche la plus-value de 3f,75 réclamée par mètre carré de parement vu de moellons têtués à joints irréguliers:*

Considérant qu'un marché supplémentaire, passé en cours d'exécution, le 11 mai 1882, a fixé un prix spécial pour la maçonnerie à joints irréguliers en moellons de Chauvigny et stipulé expressément que le parement vu et le rejointoiement en seront payés suivant les prix portés au bordereau ; que, dès lors, les sieurs Bodin et Jahan ne sauraient, sans revenir sur les stipulations librement consenties par eux, réclamer une plus-value pour le parement vu de la maçonnerie dont s'agit, exécutée postérieurement à la convention précitée, sous prétexte qu'ils n'auraient pu, avant l'adjudication, se rendre compte des sujétions que comportait cette nature d'ouvrage ;

Chefs 53 et 57. *En ce qui touche la demande d'une indemnité supplémentaire de* 30 *francs par mètre cube pour les madriers employés dans les fouilles du pont au P.* 273 + 90 *et pour le cintre du pont au P.* 305 + 47 :

Considérant qu'il n'est pas établi que l'allocation supplémentaire de 20 francs par mètre cube accordée par le conseil de préfecture ne tienne pas suffisamment compte de la dépréciation subie par les bois dont s'agit ;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que le conseil de préfecture en a fait une équitable répartition entre les parties en cause... (Arrêté réformé en tant qu'il a alloué aux sieurs Bodin et Jahan une indemnité de 10.545 francs pour déblais imprévus. Surplus des conclusions du ministre et recours incident des entrepreneurs rejetés.)

(N° 178)

[8 avril 1892]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Distribution d'e... — Cahier des clauses et conditions générales de 1866. — (V... de Rennes contre sieur Dubos.)

Art. 27. — *Prétendues malfaçons réparées d'office par* ...

maître de l'ouvrage sans mise en demeure de l'entrepreneur : non-lieu à opérer des retenues de ce chef sur le décompte (VI).

Art. 41. — Réclamations ; délai. — L'entrepreneur est recevable, en dehors des vingt jours de la présentation du décompte — à réclamer à raison d'un travail, non compris au marché, exécuté en vertu d'un accord spécial, et qui par suite ne figurait pas à juste raison au décompte (I).

Réclamation tardive. — Non-recevabilité par application de l'article 41 (V).

Retard dans l'exécution des travaux non imputable à l'entrepreneur, mais à la ville qui a modifié en cours des travaux le diamètre des tuyaux à fournir, et a remis les plans définitifs en dehors du délai prévu au cahier des charges (II).

Substitution par la régie, pour la réfection de siphons rebutés par la ville, des tuyaux de fonte au ciment coulé prévu au devis : augmentation de dépenses à la charge de la ville (III).

Substitution par l'entrepreneur des tuyaux de fonte au ciment coulé : pas de préjudice pour la ville : non-lieu à indemnité (IV).

I. En ce qui concerne *la pose et la dépose des tuyaux provisoires en fonte :*

Considérant que ce travail, qui était en dehors du marché, a été exécuté en vertu d'un accord spécial intervenu entre la ville de Rennes et l'entrepreneur ; que, dès lors, la ville ne saurait prétendre que le sieur Dubos, ayant accepté sans réserve le décompte des travaux du quatrième lot, n'était plus recevable, par application de l'article 41 du cahier des clauses et conditions générales applicable à l'entreprise, à présenter devant le conseil de préfecture le chef de réclamation dont il s'agit ;

II. Au fond :

Considérant que la ville de Rennes soutient que c'est à raison du retard apporté à l'achèvement de la canalisation définitive, que la pose des tuyaux provisoires a été rendue nécessaire ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que ce retard ne saurait être imputé à l'entrepreneur, la ville ayant, en cours d'exécution, modifié le diamètre de la conduite, et les plans et projets définitifs n'ayant été remis au sieur Dubos qu'à une date postérieure à celle fixée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux ; qu'ainsi cet ouvrage, exécuté à la demande de la ville, et en vertu de l'accord dont il vient d'être parlé, pour permettre d'amener à Rennes, à la date du 14 juillet 1882, une partie des eaux de source captées, doit rester entièrement à

sa charge; qu'il n'a pas été justifié d'ailleurs que la somme réclamée de ce chef par l'entrepreneur fût exagérée; que notamment il a été tenu compte du prix des tuyaux en fonte revendus par lui; que, dès lors, la ville n'est pas fondée à demander l'annulation de la disposition par laquelle l'arrêté attaqué l'a condamnée à payer au sieur Dubos la somme de 46.000 francs, ni à réclamer reconventionnellement à ce dernier le remboursement d'une somme de 33.000 francs, que, de son côté, elle a dépensée directement pour le même ouvrage;

Sur les conclusions de la ville tendant à l'allocation d'une indemnité pour retard dans l'exécution des travaux :

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que le retard survenu dans la mise en service des siphons et de la canalisation ne saurait être imputé à l'entrepreneur; que, d'ailleurs à partir du mois de juillet 1882, les travaux ont été continués en régie jusqu'à leur achèvement; que, dans ces circonstances, les conclusions de la ville sur ce chef ont été à bon droit rejetées par le conseil de préfecture;

III. *En ce qui concerne la substitution par la régie de la fonte au ciment coulé, pour la réfection des siphons rebutés par la ville:*

Considérant que si, à la suite de la mise en régie prononcée par l'arrêté du 22 juillet 1882, il appartenait à la ville de reconstruire aux frais de l'entrepreneur ceux des siphons compris au décompte du quatrième lot qui étaient reconnus impropres à tout service, elle ne pouvait faire supporter à celui-ci le montant de ces réfections que d'après les prévisions du devis et du cahier des charges; qu'ainsi la somme de 42.000 francs, représentant l'excédent de dépenses qui est résulté de la substitution de la fonte au ciment coulé, seul mode de construction prévu au devis, a été avec raison laissée à la charge de la ville; que d'ailleurs la régie a duré assez longtemps pour que la ville ne puisse arguer de la nécessité où elle se serait trouvée de faire exécuter ce travail pendant la mauvaise saison;

Considérant, d'autre part, que le sieur Dubos, qui était tenu de livrer en bon état les siphons dont il s'agit, n'est pas fondé à demander par voie de recours incident que la somme totale de 79.000 francs employée à leur reconstruction soit supportée entièrement par la ville, et que c'est à bon droit que l'arrêté attaqué a laissé à sa charge la partie de cette dépense, évaluée d'après les prévisions du cahier des charges;

IV. *Sur la demande de la ville de Rennes, tendant à l'allocation d'une indemnité pour usure des siphons en fonte, par le motif*

que leur durée serait moindre que celle des siphons en ciment prévus au devis :

Considérant que la ville ne justifie pas que la substitution des siphons en fonte aux siphons en ciment, qui a entraîné un supplément de dépenses supporté par l'entrepreneur, pour les travaux exécutés par lui, et à laquelle elle a recouru elle-même pour une partie des travaux en régie, ait été de nature à lui causer un préjudice dont elle puisse demander réparation au sieur Dubos ; que, dès lors, il n'y a pas lieu de faire droit à ses conclusions sur ce point ;

Sur le recours incident du sieur Dubos ;

V. *En ce qui concerne la demande d'une somme de* 36.000 *francs pour location de machines employées au souterrain du Rocher-du-Parc :*

Considérant que l'ouvrage dont il s'agit faisait partie des travaux du troisième lot de l'entreprise, dont le décompte a été accepté sans réserve par l'entrepreneur ; que, dès lors, sa réclamation n'était plus recevable, et que c'est à bon droit qu'elle a été rejetée par application de l'article 41 des clauses et conditions générales ;

VI. *En ce qui concerne la retenue de* 15.000 *francs pour réfection d'une partie de l'égout du faubourg de Redon :*

Considérant qu'alors même que les travaux dont il s'agit n'auraient pas fait l'objet d'une réception définitive, il résulte de l'instruction que la ville n'a observé aucune des prescriptions de l'article 27 des clauses et conditions générales, notamment en ce qui concerne la mise en demeure de l'entrepreneur préalablement à la réparation des malfaçons par la ville elle-même ; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a fait subir au sieur Dubos la retenue dont il s'agit, et qu'il y a lieu de réformer sur ce point l'arrêté attaqué ;

Considérant, d'ailleurs, en ce qui concerne le point de départ des intérêts de ladite somme, que le sieur Dubos ne justifie pas qu'ils lui soient dus à partir d'une époque antérieure au 1er novembre 1886 ;

En ce qui concerne le point de départ des intérêts des sommes dues à l'entrepreneur :

Considérant que les travaux ne pouvaient être considérés comme étant en état de réception provisoire lorsque la mise en régie a été prononcée, au mois de juillet 1882 ; que le sieur Dubos lui-même a soutenu que les réparations exécutées par la régie n'ont été terminées qu'au mois de décembre 1883 ; qu'en admet-

tant cette époque comme point de départ du délai de garantie, fixée à trois ans par l'article 21 du cahier des charges, les intérêts n'auraient pu courir, au plus tôt, que trois mois après l'expiration dudit délai, c'est-à-dire à partir du 1er avril 1887; que l'arrêté attaqué ayant alloué les intérêts au sieur Dubos à dater du 1er novembre 1886, celui-ci n'est pas fondé à demander sur ce point la réformation de l'arrêté attaqué;

Sur les intérêts des intérêts :

... (Arrêté réformé en tant qu'il a mis à la charge du sieur Dubos une somme de 15.000 francs pour les travaux de réfection à l'égout du faubourg de Redon; cette somme lui sera payée par la ville de Rennes, avec intérêts à dater du 1er novembre 1886. Intérêts capitalisés aux dates des 6 août 1888, 14 août 1890 et 24 février 1892, pour produire eux-mêmes intérêts. Dépens à la charge de la ville.)

(N° 179)

[8 avril 1892]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Revision. — Erreur matérielle. — Faux emploi. — Procédure : chose jugée; arrêté interlocutoire. — (Sieur Ghislain.)

Un décompte dressé par l'administration et approuvé par elle ne peut pas être revisé en dehors des cas prévus par l'article 541 *du Code de procédure civile, à raison d'irrégularités constatées dans l'établissement des pièces de comptabilité* (*).

Les erreurs sur l'interprétation des clauses du marché, ou sur les métrés, ne constituent pas des erreurs matérielles dans le sens dudit article 541.

L'inscription au décompte des travaux d'un chemin vicinal ordinaire, de déblais relatifs à un chemin d'intérêt commun ne devant pas être acquittés sur les mêmes fonds, constitue un faux emploi qui permette de le rectifier par application de l'article 541.

Le fait d'avoir touché des sommes portées par erreur à u décompte n'entraîne pas la condamnation au payement d intérêts du jour où elles ont été reçues, en l'absence de tou

(*) Comp. 29 juin 1888, Calmettes (*Ann.* 1889, p. 518).

constatation de mauvaise foi. — Les intérêts ne sont dûs que du jour de la demande en remboursement.

Le fait, par un entrepreneur, de n'avoir pas fait appel d'un arrêté interlocutoire ordonnant une expertise sur les prétendues majorations d'un décompte et d'y avoir participé, ne fait pas obstacle à ce que ledit entrepreneur soutienne, lors de l'arrêté au fond, que le décompte n'était plus susceptible d'être revisé.

. . . .

SUR LES FINS DE NON-RECEVOIR *opposées par l'administration :*

Considérant, d'une part, que l'arrêté du 20 août 1889, par lequel le conseil de préfecture a ordonné une expertise, constitue un arrêté interlocutoire, et que le sieur Ghislain n'était pas tenu de l'attaquer avant la décision sur le fond; que, d'autre part, le fait, par le sieur Ghislain, d'avoir, dans les circonstances de l'affaire, assisté aux opérations de l'expertise ne saurait être considéré comme une reconnaissance de sa part du droit de l'administration d'exiger de lui un reversement;

AU FOND :

Considérant que le décompte des travaux exécutés par le sieur Ghislain a été approuvé par le préfet du Nord le 28 décembre 1886, et qu'il a été accepté par l'entrepreneur; que, s'il résulte de l'instruction que des faits regrettables se sont produits dans l'établissement des pièces de comptabilité, ils ne sont cependant pas de nature à autoriser la revision du décompte en dehors des cas par l'article 541 du Code de procédure civile;

En ce qui touche les conclusions de l'entrepreneur relatives au reversement du montant des articles 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 *et* 14 :

Considérant que les réclamations de l'administration sur ces divers points tendaient, en réalité, soit à une interprétation différente de certaines clauses du marché, soit à la vérification des métrés, des quantités d'ouvrages exécutés ou de celles des matériaux fournis, et que le conseil de préfecture, en accueillant, après expertise, ces divers chefs de réclamation, a procédé à un nouveau règlement du décompte et non au simple redressement des erreurs matérielles, omissions, faux ou doubles emplois dont ce décompte aurait pu être entaché;

Mais considérant qu'il est reconnu par l'entrepreneur que, sur les 9.996 francs alloués pour déblais sous l'article 2 du décompte, une somme de 4.347f,55 représentait le prix des travaux exécutés sur un chemin vicinal ordinaire; que, dès lors, elle se rapportait à des travaux autres que ceux de l'entreprise du sieur Ghislain, laquelle n'avait pour objet que l'ouverture et la construction du

chemin d'intérêt commun n° 143; qu'ainsi la dépense afférente aux travaux de ce chemin vicinal ne devait pas être acquittée sur les mêmes fonds; qu'il suit de là que l'inscription de cette somme de 4.347f,55 au décompte constitue un faux emploi de nature à justifier sur ce point un redressement par application de l'article 541 du Code de procédure civile, et qu'il y a lieu de condamner le sieur Ghislain à reverser les 4.347f,55 dont s'agit;

En ce qui concerne le recours incident :

Considérant qu'il a uniquement pour objet une réclamation de même nature que celles qui ont été accueillies par l'arrêté attaqué, et qu'il doit être rejeté pour les mêmes motifs ;

Sur les intérêts :

. . . .

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il sera fait une équitable appréciation des circonstances de l'affaire en les mettant pour un quart à la charge du sieur Ghislain et pour trois quarts à la charge des communes intéressées... (Arrêté annulé. Le sieur Ghislain est condamné à reverser la somme de 4.347f,55 avec intérêts du jour de la demande. Frais d'expertise mis pour un quart à la charge du sieur Ghislain et pour trois quarts à la charge des communes intéressées.)

DÉCISION ANALOGUE. — *Lefebvre.*

(N° 180)

[8 avril 1892]

Voirie (Grande). — Tramways sur une route nationale. — Déviation en terrain neuf. — Décision ministérielle approbative. — Excès de pouvoirs. — (Compagnie du chemin de fer de Bayonne-Anglet-Biarritz.)

Lorsqu'un décret a autorisé l'établissement d'un tramway sur une route, le ministre des travaux publics ne peut pas, sans excès de pouvoir, autoriser, sans nouvelle enquête, la déviation du tracé en dehors de la route, sur un parcours relativement important, et sur des terrains non préalablement classés comme annexes de la route (*).

(*) Voy. les conclusions de M. Le Vavasseur de Précourt dans la *Revue d'administration*, t. XLV, septembre 1892, p. 48.

Considérant que la requête de la compagnie du Chemin de fer d'intérêt local de Bayonne-Anglet-Biarritz tend à faire décider que la déviation en dehors de la route nationale n° 10 d'une partie du tracé du tramway de Bayonne à Biarritz, concédé à la ville de Bayonne par décret du 30 août 1885, devait, aux termes de la loi du 11 juin 1880, être autorisée par décret et après une nouvelle enquête; qu'ainsi le Ministre des travaux publics n'a pu, sans excéder ses pouvoirs, autoriser cette déviation;

Considérant que l'article 26 de la loi du 11 juin 1880 assimile les déviations accessoires construites en dehors du sol des routes et classées comme annexes, aux voies ferrées sur le sol des routes, et les soumet au même régime; qu'il suit de là que les déviations dont s'agit ne peuvent être mises à exécution sans avoir fait l'objet d'un classement préalable comme annexe d'une route nationale; que, d'autre part, aux termes de l'article 5 de la loi précitée, les modifications de tracé ne peuvent être autorisées que par l'autorité qui a fait les concessions, et lorsque la nécessité en aura été reconnue après l'enquête; qu'à la vérité, l'administration soutient que ces dispositions ne sauraient être appliquées à des déviations insignifiantes, ne constituant, en réalité que de simples modifications de détail technique et ne touchant pas aux lignes générales du tracé;

Mais considérant que le tracé indiqué par le cahier des charges annexé au décret qui a déclaré d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre Bayonne et Biarritz ne comportait aucune déviation en dehors du sol de la route nationale n° 10, et que celle dont la décision attaquée a autorisé l'établissement, affectant une longueur de plus de 1.500 mètres sur un parcours total de quelques kilomètres seulement, constitue une véritable modification du tracé primitif;

Considérant que, de ce qui précède, il résulte que le Ministre des travaux publics n'a pu, sans excéder ses pouvoirs, autoriser, avant tout classement régulier et sans enquête préalable, l'établissement de la déviation dont s'agit... (Décision annulée, en tant qu'elle a autorisé la mise à exécution de la déviation, en dehors de la route nationale n° 10, d'une partie du tracé du tramway de Bayonne à Biarritz.)

(N° 181)

[8 avril 1892]

Voirie (Grande). — Chemin de fer d'intérêt local. — Département. — Concours. Projets. — Appel aux compagnies concessionnaires. — (Département de la Vienne contre sieurs Brulé, Despas et Cie.)

La délibération par laquelle un conseil général, en décidant la construction d'un chemin de fer d'intérêt départemental, invite le préfet à prévenir les compagnies des résolutions prises pour qu'elles puissent présenter des projets, en spécifiant que lesdites compagnies n'auront aucun recours contre le département si les projets n'étaient pas acceptés, ne peut pas conférer un droit même éventuel à la concession aux auteurs des projets. — En conséquence, le conseil général a pu, sans violer aucun droit acquis, écarter les projets comme entraînant des charges trop onéreuses pour le département et faire appel à de nouvelles demandes de concession, n'émanant pas des demandeurs primitifs sans que ceux-ci puissent réclamer au département aucune indemnité pour frais d'études.

. . . .

CONSIDÉRANT que, par sa délibération du 25 août 1886, le conseil général de la Vienne se bornait à décider définitivement la construction, dans des conditions déterminées, d'une ligne de chemins de fer d'intérêt local de Poitiers vers Confolens, et à inviter le préfet à prévenir les compagnies des résolutions prises, pour que celles-ci pussent préparer et présenter leurs projets en conséquence; qu'il était spécifié que lesdites compagnies n'auraient aucun recours contre le département, si leurs projets n'étaient pas acceptés;

Considérant que les termes de cette délibération n'ont pu conférer un droit, même éventuel, aux auteurs des projets à l'encontre du département qui ne s'était pas engagé à accorder, sous réserve des approbations prévues par la loi, la concession de la ligne et l'exécution des travaux à l'un d'eux, au cas où s[on] projet serait reconnu le meilleur; que, dès lors, si le cons[eil] général, dans sa session d'avril 1887, a reconnu, après exam[en] des projets dont il était saisi, qu'ils entraînaient tous des char[ges] trop onéreuses pour les finances du département, et s'il a,

conséquence, coté une résolution faisant appel à de nouvelles demandes de concession, même n'émanant pas des demandeurs primitifs, et indiquant certaines modifications au programme arrêté à la session précédente, ledit conseil, par cette délibération, n'a manqué à aucun engagement antérieur, et n'a pris aucune mesure dont les sieurs Brulé, Despas et Cie puissent se prévaloir pour réclamer au département une indemnité représentant les frais d'études et de travaux de leur projet; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture a reconnu le principe du droit à indemnité au profit des sieurs Brulé, Despas et Cie, si leur projet était reconnu, par la commission qu'il désignait, être le meilleur et celui qui aurait eu le plus de chance d'être accepté; qu'ainsi le département est fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué... (Arrêté annulé. La demande primitive et le recours incident des sieurs Brulé et Cie sont rejetés. Dépens à la charge des sieurs Brulé, Despas et Cie.)

(N° 182)

[8 avril 1892]

Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Passage à niveau. — Dégradation d'une barrière. — Conseil de préfecture : compétence; contravention; condamnation. — (Sieur Laurent.)

Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur un procès-verbal de contravention de voirie, à raison de dégradations causées aux dépendances des chemins de fer, encore bien qu'aucun texte spécial n'aurait puni d'amende ladite contravention.

Contravention. — En l'absence de texte punissant la dégradation d'une barrière d'un chemin de fer, il y a lieu de condamner l'auteur du dommage à la réparation et aux frais du procès-verbal.

CONSIDÉRANT que le conseil de préfecture a été saisi du procès-verbal ci-dessus visé à raison des dégradations que le sieur Laurent a causées aux dépendances de la voie ferrée de Paris à Granville; qu'en se déclarant incompétent pour statuer sur ce procès-verbal, ledit conseil a méconnu les pouvoirs qui lui appartiennent en vertu de l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845 et des

articles 1er et 4 de la loi du 29 floréal an X; que, dès lors, son arrêté doit être annulé;

Considérant que l'affaire est en état et qu'il y a lieu d'y statuer immédiatement au fond;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Laurent a détérioré une barrière dépendant de la voie ferrée; qu'il y a lieu de mettre à sa charge la réparation du dommage causé et qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en le condamnant au payement d'une somme de 10 francs et aux frais du procès-verbal... (Arrêté annulé. Sieur Laurent condamné au payement d'une somme de 10 francs pour réparation du dommage causé et aux frais du procès-verbal.)

(N° 183)

[9 avril 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations. — Loi visée : 24 *mai* 1836. — (Sieurs Grumet et Castaing.)

Réclamation. — Délai. — Double emploi. — Réclamation formée plus de trois mois après le commandement de payer; non-recevabilité (Grumet, 1re esp.).

— Recours collectif contre deux arrêtés relatifs à deux taxes et ayant chacun l'objet d'une notification distincte; recevabilité seulement en ce qui concerne la taxe première dénommée dans la requête (Grumet, 1re esp.).

Conseil d'État. — Requête non signée par le contribuable ni par son mandataire; non-recevabilité (Castaing, 2e esp.).

(N° 184)

[29 avril 1892]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Plans d'alignement; enquête; formes. — Conseil municipal; délibération; membres intéressés; demande d'annulation; délai. — (Sieur Gamblin.)

La délibération par laquelle une commission départementale homologue un plan général d'alignement d'un chemin vicinal ordinaire n'est pas entachée d'excès de pouvoir, à raison de ce

qu'il n'aurait pas été produit à l'enquête un état indiquant la surface des terrains à occuper sur la parcelle de chaque riverain, ni l'appréciation sommaire des dépenses.

La délibération de la commission départementale ne doit pas être notifiée individuellement à chaque riverain. — Il suffit d'une publication par voie d'affiches.

La partie intéressée qui n'a pas cru devoir demander au préfet en conseil de préfecture dans la quinzaine de l'affichage l'annulation d'une délibération du conseil municipal, donnant son avis sur le plan d'alignement d'un chemin vicinal, à raison de la participation de membres intéressés, n'est pas recevable même après le délai expiré, à relever cette irrégularité, à l'appui d'un recours pour excès de pouvoir dirigé contre la délibération de la commission départementale qui a approuvé ledit plan d'alignement (*).

. . . .

SUR LE MOYEN TIRÉ *de l'inobservation des formalités prescrites par l'instruction générale sur les chemins vicinaux et l'ordonnance du 23 août* 1835 :

Considérant que l'article 278 de l'instruction générale sur les chemins vicinaux, en date du 6 décembre 1870, dispose que, lorsqu'il sera dressé des plans d'alignement des chemins vicinaux, ces plans et projets seront déposés pendant quinze jours à la mairie de la commune; que les habitants seront invités par publications et affiches à venir en prendre connaissance; qu'un registre sera ouvert pendant la quinzaine du dépôt pour recevoir leurs réclamations et observations ; que le conseil municipal en délibérera et que l'ensemble de ces documents sera transmis au préfet qui, d'après l'article 86 de la loi du 10 août 1871, en saisira la commission départementale pour être statué par elle, sur le rapport de l'agent voyer en chef;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que toutes ces formalités ont été accomplies, et que le sieur Gamblin n'est pas fondé à se plaindre de ce qu'il n'ait pas été produit à l'enquête un état indiquant la surface des terrains à occuper sur les parcelles de chaque riverain ni d'appréciation sommaire des dépenses, formalités qui ne sont pas exigées quand il s'agit de plans d'alignement;

Sur le moyen tiré de ce que la délibération attaquée n'aurait pas été notifiée individuellement au requérant :

(*) Voy. 28 avril 1890, Géraud (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 412).

Considérant que la délibération attaquée a été publiée par voie d'affiches dans la commune de Quevillon et qu'aucune disposition législative ou réglementaire ne prescrit la notification à chaque riverain des délibérations qui homologuent les plans d'alignement des chemins vicinaux;

Sur le moyen tiré de ce que des conseillers municipaux intéressés à l'adoption du plan d'alignement auraient pris part aux délibérations prises à ce sujet par le conseil municipal de Quevillon :

Considérant que si, d'après l'article 64 de la loi du 5 avril 1884, sont annulables des délibérations auxquelles ont pris part des membres du conseil municipal intéressés à l'affaire qui en a fait l'objet, l'article 66 de la même loi dispose que l'annulation desdites délibérations doit être demandée dans un délai de quinze jours à partir de l'affichage à la porte de la mairie;

Considérant qu'en admettant même que des conseillers municipaux intéressés à l'adoption du plan d'alignement du chemin vicinal ordinaire n° 1 de la commune de Quevillon aient participé aux délibérations des 4 juin et 23 août 1890, par lesquelles le conseil municipal de cette commune a demandé que ledit plan fût approuvé, le sieur Gamblin n'a pas attaqué ces délibérations dans les formes et délais prescrits par la loi du 5 avril 1884; que, dès lors, il n'est plus recevable à se prévaloir de l'irrégularité dont elles pourraient avoir été entachées pour demander l'annulation de la délibération de la commission départementale qui a homologué le plan d'alignement... (Rejet.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile)

(N° 185)

[14 mars 1892]

Chemins de fer. — Livraison tardive. — Préjudice. — (Sieur Dabo.)

L'application de l'article 1382 *du Code civil étant subordonnée à la double condition qu'une faute ait été commise et que cette faute ait occasionné un préjudice, le jugement qui déclare qu'un préjudice est résulté, pour un expéditeur, de la remise tardive d'un colis par une compagnie de chemins de fer, et que celle-ci, dès lors, est passible de dommages-intérêts envers l'expéditeur, doit établir la relation entre la faute et le préjudice, alors que cette relation est contestée par la compagnie.*

Notice. — Le sens de l'arrêt ci-après est que le protêt dressé à la requête de la *Société générale*, tiers-porteur du billet souscrit par *Dabo*, avait bien pu causer un préjudice à ce dernier; mais que, si le protêt avait été dressé avant trois heures cinquante de l'après-midi, le préjudice ne pouvait être imputé à la compagnie transporteur du numéraire destiné à l'acquittement du billet, puisque le retard de la livraison n'avait commencé qu'à trois heures cinquante, et que la faute de la compagnie n'avait pu précéder le moment où elle s'était trouvée en retard.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 1382 du Code civil;

Attendu que le jugement attaqué, pour justifier sa décision, devait non seulement constater le préjudice, mais encore l'existence du lien qui rattachait ce préjudice à la faute de la compagnie;

Attendu qu'il ne contient pas cette dernière constatation;

qu'il ne s'est pas expliqué, en effet, sur l'heure à laquelle le protêt du 1er avril a été dressé; qu'il ne déclare pas qu'il aurait été dressé le même jour après trois heures cinquante, heure à laquelle la compagnie était constituée en faute par l'expiration du délai légal de livraison;

D'où il suit que ledit jugement manque de base légale et, par suite, viole, faute d'en justifier l'application, l'article 1382 du Code civil;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 186)

[11 avril 1892]

Chemins de fer. — Avaries. — Dommages dus. — Forfait. — (Sieur Robert.)

La clause d'un tarif, dûment homologué, d'une compagnie de chemins de fer, qui l'exonère de toute responsabilité au sujet de la casse des objets en fonte par elle transportés, moyennant le remboursement de la taxe afférente au transport desdits objets, est applicable à tous les cas, excepté au cas de fraude.

La Cour,

. . . .

Statuant par défaut contre Robert :

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 1134 du code civil et le tarif spécial P. V. n° 14 de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée;

Attendu que la clause insérée aux conditions particulières du tarif spécial susvisé, qui exonère la compagnie de toute responsabilité au sujet de la casse des objets en fonte transportés, moyennant le remboursement de la taxe afférente au transport des objets reconnus brisés à l'arrivée, et qui porte que le tarif ne sera appliqué aux objets de cette nature qu'à cette condition expresse, a pour effet de limiter à l'indemnité réglée d'avance à forfait les conséquences de la responsabilité de la compagnie, dans le cas même où l'avarie est le résultat d'une faute imputable au transporteur ou à ses agents, le cas de fraude excepté;

Attendu, en effet, que Robert a demandé la réparation du préjudice qui lui avait été causé : 1° par la rouille et la mouillure

de fers expédiés de Lyon le 15 novembre 1889; 2° par le bris de trois balustres en fonte, expédiés le 29 du même mois pour voyager aux conditions du susdit tarif, requis par l'expéditeur comme le plus réduit;

Attendu que le tribunal, en ordonnant, par le premier jugement attaqué, une expertise pour établir les responsabilités et pour apprécier le préjudice, l'a fait porter, non seulement sur les fers rouillés, mais encore sur les balustres brisés; que, par le second jugement, il a condamné la compagnie à payer une somme de 54 francs, dans laquelle était comprise celle de 42 francs pour la valeur des balustres; qu'en se fondant, pour juger ainsi, sur ce que « les avaries avaient été occasionnées par la faute de la compagnie, la négligence ou la maladresse de ses employés », et en admettant par suite qu'il pouvait être dû pour cette avarie une autre indemnité que celle qui avait été convenue d'avance à forfait, le tribunal a faussement interprété et, par suite, violé le tarif spécial P. V. n° 14, dûment homologué, et la convention qui faisait la loi des parties;

Par ces motifs, casse et annule: 1° le jugement du 6 mai 1890, mais seulement en ce qu'il donne à l'expert la mission de vérifier l'état des trois balustres en fonte, de déterminer la cause des avaries et d'évaluer le montant et l'importance du dommage en résultant; 2° le jugement du 14 octobre suivant, mais seulement dans le chef qui condamne la compagnie à payer une somme de 42 francs représentant la valeur des balustres, etc.

(N° 187)

[13 avril 1892]

Chemins de fer. — Avaries. — Clauses de non-garantie. — (Sieur Mirault.)

Lorsque la clause de non-garantie est stipulée au contrat de transport, une compagnie de chemins de fer ne saurait être tenue de vérifier, au départ ou en cours de route, l'état de la marchandise à elle confiée, ni de faire aucune réserve à cet égard.

Aucune disposition réglementaire n'impose aux compagnies de chemins de fer un délai quelconque à l'effet d'aviser l'expéditeur de l'état de la marchandise constaté à l'arrivée et du refus du destinataire de prendre livraison.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen du pourvoi :

Vu l'article 103 du Code de commerce et le tarif spécial D, n° 6 dûment homologué, de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, aux termes duquel « la compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route », clause dont l'effet est de mettre la preuve des fautes imputées à la compagnie à la charge de ceux qui les invoquent;

Attendu que, pour déclarer la demanderesse en cassation responsable de la perte des deux fûts de vin expédiés par Mirault, aux conditions du tarif susvisé, le tribunal de commerce de Blois s'est fondé, d'une part, sur ce que les fûts auraient été remis en bon état à la compagnie d'Orléans, qui les eût assurément refusés s'ils n'avaient point été recevables; que ces fûts sont parvenus à la gare de Juvisy et ont été livrés en bon état à la compagnie de grande ceinture, qui les a acceptés; que ce n'est qu'à la gare de Champigny, après un parcours de 12 kilomètres seulement depuis que la compagnie d'Orléans s'en était dessaisie, que l'on a constaté le mauvais état des fûts et une vidange sur chacun d'eux, faits et circonstances d'où le tribunal a induit que l'avarie constatée à l'arrivée se serait produite en cours de route et que la compagnie d'Orléans en serait responsable;

Attendu que le jugement base, en outre, sa décision sur ce que les fûts étant arrivés en gare à Champigny le 8 août, et Mirault ayant été, le 15 août seulement, avisé de leur état et du refus du destinataire de prendre livraison, la compagnie a commis une faute en ne prévenant pas immédiatement l'expéditeur, lequel eût pu prendre les mesures nécessaires pour empêcher la perte totale du vin expédié;

Mais attendu, d'une part, qu'à raison de la clause de non-garantie insérée au contrat de transport, la compagnie ne pouvait être tenue de vérifier, au départ ou, en cours de route, l'état des marchandises qui lui étaient confiées, non plus que de faire aucune réserve à cet égard; que, d'autre part, aucune disposition réglementaire ne lui imposait un délai quelconque à l'effet de prévenir l'expéditeur de l'état des marchandises constaté à l'arrivée et du refus du destinataire de prendre livraison;

Attendu cependant que, sans relever d'ailleurs à la charge de la compagnie ou de ses agents aucun fait précis constitutif d'une faute, le jugement attaqué l'a condamnée à payer à Mirault la valeur du vin qu'il lui avait confié; qu'en statuant ainsi ledit

jugement a violé la disposition précitée du tarif spécial D, n° 6, susvisé;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin d'examiner le second moyen du pourvoi, casse, etc.

(N° 188)

[2 mai 1892]

Chemins de fer. — Retard. — Force majeure. — Défaut de motifs.
(Sieur Dukers.)

Lorsque, pour repousser la demande en indemnité d'un expéditeur pour cause de retard dans le transport, une compagnie de chemins de fer invoque la force majeure, le jugement doit contenir des motifs sur cette exception.

Par suite est nul, pour défaut de motifs, le jugement qui, sans s'expliquer sur la force majeure, accueille la demande par l'unique motif que le retard apporté dans les expéditions a causé préjudice à l'expéditeur.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 7 de la loi du 20 avril 1810;

Attendu que, pour repousser la demande de Marcel Dukers, la compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien soutenait que les retards dans les livraisons de graines litigieuses n'étaient pas survenus par sa faute, mais par suite d'un cas de force majeure résultant de l'encombrement de ses gares et de leur envahissement par les indigènes, qui les avaient prises pour lieu de dépôt de leurs récoltes; qu'elle avait fait plus qu'elle ne devait d'après les règlements et la situation dans laquelle elle s'était trouvée, et qu'enfin elle avait rempli son mandat dans la mesure du possible;

Attendu que ces conclusions, rapportées dans les motifs du jugement attaqué, nécessitaient l'examen et l'appréciation des circonstances invoquées par la compagnie comme constituant un cas de force majeure; que cependant, sans s'expliquer à ce sujet, le tribunal de commerce de Constantine a accueilli la demande du destinataire par l'unique motif que le retard apporté

par la compagnie dans les expéditions avait causé à Dukers un préjudice dont il lui était dû réparation; qu'un pareil motif ne répond pas à l'exception de force majeure;

D'où il suit que le jugement attaqué a violé l'article ci-dessus visé;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 189)

[11 mai 1892]

Chemins de fer. — Tarifs. — Visite en douane. — (Sieur Aréna.)

Quand un tarif alloue à une compagnie de chemins de fer une taxe relative aux frais de la visite qu'auront à subir en douane les marchandises transportées, les tribunaux ne peuvent pas décider d'une manière générale que telle ou telle marchandise n'exige pas la vérification détaillée prévue par ledit tarif. C'est là en effet une question qui ne peut être résolue que par rapport à chaque espèce et aux circonstances qu'elle présente.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre Aréna;

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu le tarif G. V., n° 17, de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, qui porte une taxe de 1 franc sur les marchandises sujettes à une vérification détaillée ou exigeant l'intervention de l'emballeur;

Attendu que, pour condamner la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à rembourser à Aréna la somme de 172f,50, perçue pour frais de visite en douane sur 175 expéditions de volailles mortes, gibier, fleurs et fruits, le jugement attaqué s'est fondé uniquement sur ce que ces marchandises ne donnaient pas lieu à une vérification détaillée, et que les paniers ouverts par les préposés de la douane n'exigeaient pas l'intervention d'un emballeur;

Mais attendu que le tarif susvisé ne distingue pas entre les diverses sortes de marchandises sujettes à la visite en douane, qu'elles soient renfermées dans des caisses ou placées soit dans des paniers, soit dans des corbeilles; — qu'il est évident, en effet, que ces marchandises, de quelque nature qu'elles soient,

peuvent être disposées, en quantité considérable, dans des paniers, de façon à receler des objets prohibés ou soumis à des droits plus élevés qu'elles-mêmes; — que la question de savoir si la visite avait nécessité des précautions particulières et, par suite, une rémunération spéciale au profit de la compagnie, est une simple question de fait qui ne peut être résolue que pour chaque expédition et suivant les circonstances, mais ne saurait l'être d'une façon générale et absolue;

D'où il ressort qu'en décidant, ainsi qu'il l'a fait, que les chargements de volailles, gibier, fleurs et fruits, en paniers ou en corbeilles, ne pouvaient jamais, et dans aucun cas, occasionner une vérification détaillée en douane et nécessiter l'intervention d'un emballeur, le jugemeut attaqué a faussement interprété et, par conséquent, violé le tarif susvisé;

Par ces motifs, casse, etc.

Dudit jour, arrêt identique, entre la même compagnie demanderesse et le sieur *Zazzerie*.

(N° 190)

[17 mai 1892]

Chemins de fer. — Présomptions. — Déchargement aux frontières. — Extinction de l'action contre le voiturier. — Concours de plusieurs compagnies. — Fixation de l'itinéraire. — Expéditions de marchandises en remboursement. — (Société meulière de la Ferté-sous-Jouarre.)

Les tribunaux statuant en matière commerciale peuvent recourir, pour former leur conviction, à tous les moyens de preuve établis par la loi, même aux présomptions définies par l'article 1353 *du Code civil.* (Art. 109 du Code de commerce.)

Les compagnies de chemins de fer ne peuvent pas percevoir de taxes en dehors de celles expressément prévues par leurs tarifs. En conséquence, lorsque le déchargement de marchandises destinées à l'exportation doit avoir lieu à la frontière, sur une mise en demeure adressée au destinataire par le chef de gare, si la mise en demeure n'a pas été notifiée et si le déchargement n'a pas été effectivement opéré par la compagnie, la taxe afférente à ce déchargement ne doit pas être perçue.

L'exception de l'article 105 (ancien) du Code de commerce n'est pas opposable au destinataire qui réclame la restitution d'une taxe indûment perçue quand il s'agit de l'application irrégulière des tarifs ou d'erreurs de calcul. Mais il en est autrement quand il s'agit de fautes commises dans l'exécution du contrat de transport. Dans ce dernier cas, le payement et la réception de la marchandise, sans réserves, éteignent toute action contre le voiturier. Par suite, doit être annulé l'arrêt qui, sans distinguer entre ces diverses causes de réclamation, refuse en bloc d'accueillir l'exception de l'article 105 au profit du voiturier.

Quand un transport nécessite le concours de plusieurs compagnies, la première n'est pas tenue de rechercher, parmi les tarifs étrangers à son propre réseau, celui qui procurerait le plus d'économie à l'expéditeur; c'est à celui-ci à énoncer dans la lettre de voiture l'itinéraire qu'il entend faire suivre à la marchandise et le tarif qu'il demande.

Les expéditions de marchandises en remboursement doivent être considérées comme faites en port dû.

La Cour,

. . . .

Attendu qu'aux termes de l'article 109 du Code de commerce, il appartient aux tribunaux statuant en matière commerciale de puiser les éléments de leur conviction dans tous les moyens de preuve établis par la loi, même dans les présomptions que définit l'article 1353 du Code civil; qu'ainsi l'arrêt attaqué a pu, sans violer l'article 1315 du même Code, repousser les conclusions de la compagnie du chemin de fer de l'Est, qui, dans l'instance engagée contre elle par les sociétés défenderesses, tendaient au rejet de leurs demandes, faute par elles de produire les lettres de voiture afférentes aux expéditions litigieuses; que ledit arrêt déclare, en effet, qu'il est constant que « le tarif spécial applicable aux meules était demandé par la société » ; — que cette constatation de fait, tirée des circonstances de la cause et des explications fournies par les parties que le juge avait le droit d'apprécier, est souveraine et que par suite elle échappe à la censure de la Cour de cassation; que, dès lors, en statuant ainsi qu'il l'a fait l'arrêt attaqué n'a point interverti l'ordre de la preuve, ni violé les textes de loi invoqués par le pourvoi;

Sur le cinquième moyen :

Attendu, en principe, et sauf les exceptions résultant des con-

ventions exprimées dans certains tarifs, que les tarifs des compagnies de chemins de fer déterminent des taxes correspondant à un service réellement rendu à l'expéditeur ou au destinataire, et que ces compagnies ne sont pas autorisées à percevoir une taxe qui ne serait pas le résultat immédiat et direct de l'accomplissement de l'une quelconque des conditions du contrat de transport.

Attendu que le tarif P. V., n° 64, de la compagnie de l'Est dispose que « les marchandises destinées à l'exportation seront déchargées à la gare frontière dans les vingt-quatre heures qui suivront l'avis adressé au destinataire par le chef de gare, et que, si celui-ci n'a pas opéré le déchargement, la compagnie y pourvoira d'office, moyennant une taxe de 30 centimes par tonne, les droits de magasinage réservés, s'il y a lieu » ;

Attendu qu'il est établi, en fait, par l'arrêt attaqué qu'un certain nombre d'expéditions ont été faites par les sociétés défenderesses à diverses destinations en Allemagne, mais que les meules, adressées au chef de gare lui-même, pris en qualité d'agent en douane, n'ont subi aucun déchargement et ont continué leur voyage sur les chemins de fer allemands, au moyen des wagons de la compagnie de l'Est; qu'ainsi l'avis relatif au déchargement, et qui constituait une mise en demeure, n'a pas été donnée; que, cependant, la compagnie a perçu la taxe ci-dessus fixée; qu'en vain elle allègue que cette taxe n'est que la rémunération de la privation qu'elle éprouve de son matériel, ainsi engagé sur les voies ferrées allemandes; que, d'une part, il lui est interdit de bénéficier indirectement d'une taxe qui serait par là détournée de son objet expressément déterminé par le tarif, et que, d'autre part, et sans que les expéditeurs aient à rechercher en vertu de quelles conventions son matériel a pu pénétrer sur le réseau allemand, il lui était loisible d'exécuter exactement les conditions du tarif, ce qu'elle n'a pas fait; que la perception de la taxe de 30 centimes par tonne est donc illégale, et que c'est avec raison que l'arrêt attaqué a refusé de l'admettre;

Par ces motifs, rejette le premier et le cinquième moyen du pourvoi;

Mais sur le deuxième moyen :

Vu l'article 105 (ancien) du Code de commerce;

Attendu qu'il résulte des nombreuses citations en justice données par les compagnies défenderesses à la compagnie de l'Est, lesquelles sont reproduites dans les qualités de l'arrêt atta-

qué, qu'un grand nombre d'expéditions en port dû, qui sont l'objet des réclamations desdites sociétés, n'énoncent pas la cause de ces réclamations et ne font pas connaître si elles se réfèrent à des erreurs de calcul ou d'application de tarifs légalement inapplicables, ou si, au contraire, elles se réfèrent à une faute commise dans l'exécution du contrat; que c'est dans ce dernier cas seulement que l'exception tirée de l'article 105 du Code de commerce peut être invoquée par le voiturier; mais que l'arrêt attaqué n'a pas distingué, malgré les conclusions formelles de la compagnie de l'Est, entre ces diverses causes de réclamation; qu'en cet état la Cour de cassation ne saurait exercer le contrôle qui lui appartient; d'où il suit que l'arrêt attaqué a violé les prescriptions de l'article de loi susvisé;

Sur le troisième moyen :

Vu l'article 101 du Code de commerce;

Attendu que la réquisition du tarif spécial ou le plus réduit n'impose aux compagnies de chemins de fer d'autre obligation que celle de transporter sur leurs réseaux respectifs les marchandises qui leur sont confiées, conformément aux conditions de taxe et d'itinéraire énoncées dans leurs tarifs; que si, pour parvenir à leur destination, ces marchandises doivent emprunter successivement un ou plusieurs réseaux, la compagnie primitivement chargée du transport n'est pas tenue, en vertu des contrats, de rechercher parmi les tarifs qui lui sont étrangers ceux qui procureraient à l'expéditeur une plus grande économie; que c'est à l'expéditeur lui-même, qui ne doit pas ignorer les tarifs légalement publiés, qu'incombe le soin de spécifier l'itinéraire qu'il entend faire suivre à sa marchandise et le tarif dont il entend demander l'application aux compagnies auxquelles elle sera ultérieurement transmise; que, s'il s'en est dispensé, il ne saurait imputer à la compagnie expéditrice le fait que la marchandise a suivi, hors du réseau de celle-ci, la voie la plus courte, bien qu'elle pût être la plus coûteuse, ni s'en plaindre comme d'une infraction au contrat de transport; qu'en décidant le contraire l'arrêt attaqué a faussement appliqué et, par suite, violé l'article 101 du Code de commerce susvisé;

Sur le quatrième moyen :

Vu les deux articles 101 et 105 du Code de commerce;

Attendu qu'on ne peut assimiler le cas où la marchandise voyage *en port payé*, où le voiturier n'est pas protégé par l'exception tirée de l'article 105 (ancien) du Code de commerce, au cas où le prix de la marchandise et le prix du transport doivent être payés

en remboursement par le destinataire; que, d'une part, il appartient toujours à ce dernier de vérifier, avant toute acceptation de la marchandise et tout payement, le point de savoir si toutes les conditions du contrat ont été régulièrement exécutées, et que, d'autre part, c'est lui qui en acquitte effectivement le prix entre les mains du voiturier contre la remise de la marchandise, qui ne lui serait pas livrée sans ce payement; qu'il suit de là que toute action contre le voiturier est éteinte au regard du destinataire et, par conséquent, de l'expéditeur, par l'effet de cette double circonstance; qu'on objecte en vain que le destinataire ne saurait distinguer entre le prix de la marchandise et celui du transport; qu'il a, au contraire, toute facilité pour le faire, puisqu'aux termes de l'article 102 du Code de commerce, la lettre de voiture doit énoncer ce dernier prix, et que, dès lors, le destinataire est averti de ce qu'il lui importe de savoir; que le payement de la marchandise, qui n'est livrable que contre remboursement et celui des frais de retour du prix remboursé constituent une opération absolument distincte et indépendante de la précédente, et ne l'affecte en rien;

D'où il résulte que l'arêt attaqué a repoussé à tort les conclusions prises par la compagnie de l'Est et tendant à opposer l'exception de l'article 105 du Code de commerce aux expéditions litigieuses de ce chef, lesquelles sont antérieures à la loi du 11 août 1888 qui a modifié ce texte; en quoi il a violé les dispositions de loi susvisées;

Par ces motifs, casse, mais seulement sur les griefs relevés par les deuxième, troisième et quatrième moyens de pourvoi, etc.

(N° 191)

[17 mai 1891].

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Perte. — Valeur déclarée. — Quotité des dommages. — (Sieurs Viel et fils.)

Lorsque la valeur d'une marchandise est déclarée dans la lettre de voiture ou la note d'expédition, la compagnie de chemins de fer ne peut, en cas de perte totale ou partielle de ladite marchandise, être condamnée envers l'expéditeur ou le destinataire au payement, à titre de remboursement, d'une somme supérieure à la valeur déclarée.

La Cour,

. . . .

Statuant sur le moyen unique du pourvoi;

Vu les articles 1150 du Code civil et 101 du Code de commerce;

Attendu que, lorsque la valeur d'une marchandise susceptible ou non d'être taxée *ad valorem* est déterminée dans la lettre de voiture ou la note d'expédition remise à une compagnie de chemins de fer, celle-ci ne peut, en cas de perte du colis, être condamnée envers l'expéditeur ou le destinataire, à titre de remboursement du prix de la chose perdue, au payement d'une somme supérieure à la valeur indiquée dans la déclaration;

Attendu que le jugement attaqué reconnaît que, dans la lettre de voiture remise à Anvers à la compagnie du Nord, les 25 barils d'huile expédiés à Viel et fils ont été déclarés par l'expéditeur comme ayant une valeur totale de 1.250 francs; que, sur la constatation à l'arrivée que deux de ces barils étaient défoncés et vides, la compagnie du Nord a offert aux destinataires une indemnité de 404f,75, calculée d'après la valeur totale déclarée;

Attendu que, sans tenir compte de la déclaration qui limitait le chiffre de l'indemnité éventuelle, et sans constater aucun dol imputable à la compagnie transporteur, le tribunal de commerce de Valenciennes a autorisé les défendeurs, conformément à l'article 12 des conditions réglementaires du tarif franco-belge, à établir l'indemnité à payer par la compagnie d'après la valeur ordinaire de la marchandise dans le commerce;

Attendu que, pour statuer ainsi, le jugement attaqué se fonde sur ce que la déclaration dont il s'agit, qui se trouve placée dans une colonne portant pour rubrique « Renseignements nécessaires à l'accomplissement des formalités en douane », ne constitue, à aucun titre, un des éléments du contrat de transport;

Attendu qu'il résulte ainsi du jugement lui-même que la valeur des barils d'huile expédiés à Viel et fils est mentionnée dans la lettre de voiture signée par les expéditeurs et qui fait titre pour la compagnie, vis-à-vis de laquelle elle a déterminé l'importance du risque;

D'où suit qu'en décidant ainsi qu'il l'a fait, le tribunal de commerce de Valenciennes a, par une fausse application des dispositions du tarif susmentionné, violé les articles de loi visés par le pourvoi;

Par ces motifs, donnant défaut contre Viel et fils, Vanderschrieck et compagnie, casse, etc.

(N° 192)

[15 juin 1892]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — 1° Constitution, du jury. — Jurés complémentaires. — Excuses. — Ordonnance. — Désignation. — 2° Serment. — Formule irrégulière. — (Sieur Guillot.)

1° *La présence, dans le jury de jugement, de jurés complémentaires désignés par une ordonnance régulière prise en audience publique par le magistrat directeur, après avoir statué, en présence des parties, sur les excuses et empêchements des jurés titulaires et supplémentaires, ne saurait être considérée comme viciant la composition dudit jury, sous le seul prétexte que, en prévision des absences qu'il savait devoir se produire, le magistrat directeur avait, par une ordonnance antérieure, mandé à l'audience ces mêmes citoyens, afin qu'ils pussent, le cas échéant, répondre à la convocation dont ils viendraient à être l'objet de sa part.*

Et peu importe que l'ordre dans lequel les noms de ces mêmes citoyens figuraient dans la première en date de ces ordonnances n'ait pas été suivi dans la seconde.

2° *Est nulle la décision rendue par un jury dont les membres ont prêté serment dans des termes qui modifient la substance et la portée de la formule prescrite par la loi.*

. . . .

La Cour,

. . . .

Sur le moyen pris de l'irrégularité prétendue de la composition du jury, ledit moyen envisagé dans ses deux branches :

Attendu que du procès-verbal des opérations accomplies à l'audience publique du 25 janvier 1892, il résulte que c'est à cette audience même qu'il a été statué, en présence des parties, sur les excuses et empêchements des jurés portés sur la liste dressée par la cour d'appel de Lyon ; que si, par une ordonnance du 21 du même mois, le magistrat directeur avait, en vue de l'éventualité des absences qu'il était fondé à prévoir, désigné six citoyens, pris sur la liste générale, à l'effet qu'ils fussent mandés à l'audience du 25 pour pouvoir concourir, en cas de besoin, à la formation du jury, ce n'est point en vertu de cette

ordonnance que les sieurs Bœuze, Sévène, Pravaz et Chevallier ont été appelés à siéger dans le jury qui a connu de l'affaire du sieur Guyot, mais en vertu du choix qu'en a fait, à l'audience même du 25, le magistrat directeur, après avoir définitivement statué sur les excuses et empêchements des jurés titulaires et supplémentaires;

Qu'il importe peu, dès lors, soit que ladite ordonnance du 21 janvier, qui n'était qu'une mesure préparatoire et d'ordre administratif, n'eût pas rempli les conditions nécessaires pour pouvoir investir légalement de la qualité de juré les citoyens qui y étaient dénommés, soit que ceux qui ont été appelés par l'ordonnance régulière du 25 janvier aient été pris parmi les citoyens qui avaient figuré dans la précédente, mais sans observer l'ordre dans lequel leurs noms avaient été primitivement inscrits;

D'où il suit que ce moyen n'est fondé dans aucune de ses deux branches,

Le rejette :

Mais sur le moyen tiré de la violation de l'article 36 de la loi du 3 mai 1841 : vu ledit article;

Attendu que les termes du serment prescrits par cette disposition légale sont exclusifs de toute modification dont le résultat serait de changer la substance du serment;

Attendu dans la cause que, des seules énonciations qui figurent au corps du procès-verbal des opérations du jury, et sans qu'il y ait lieu de faire état, pour les compléter, de l'addition qui y aurait été apportée par un renvoi marginal non approuvé, il résulte que les jurés qui ont statué avaient prêté le serment de « remplir bien et fidèlement la mission qui leur était confiée »; que ces expressions, qui ne sont pas celles prescrites par la loi, constituent en réalité un changement dans la substance et la portée du serment imposé au jury; d'où il suit que l'article ci-dessus visé a été violé;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 193)

[22 juin 1892]

I. *Chemins de fer. — Tarif spécial. — Frais de chargement et de déchargement. — II. Répétition de l'indû. — Intérêts des*

sommes à restituer. — III. *Action en justice.* — *Droit de défense.* — *Dépens.* — *Frais frustrés.* — *Défaut de motifs.* — (Sieur Berlon.)

I. *Quand le tarif spécial d'une compagnie de chemins de fer détermine la rémunération due à la compagnie pour le chargement ou le déchargement de la marchandise qui lui est confiée, il ne lui appartient pas de percevoir ladite rémunération si l'expéditeur ou le destinataire s'est, avec son autorisation, substitué à elle pour ce chargement ou ce déchargement.*

L'autorisation de la compagnie, telle que l'entend le tarif, résulte suffisamment de ce qu'elle a consenti, sans faire aucunes réserves, à transporter les wagons chargés par l'expéditeur dans une gare située sur le réseau d'une autre compagnie.

II. *Les intérêts des sommes indûment payées ne sont dus qu'à partir du jour de la demande en répétition, sauf le cas où le créancier les aurait reçues de mauvaise foi.*

III. *La condamnation de la partie qui succombe à des frais dits* frustrés, *en sus des dépens, est une condamnation à des dommages-intérêts qui doit être spécialement motivée.*

. . . .

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen du pourvoi :

Attendu que le tarif spécial P. V. n° 30 de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée fixait à 6 francs la tonne (lors des expéditions litigieuses) le prix du transport des pierres brutes d'Arles à Toulon, « frais de chargement et de déchargement compris », mais avec cette condition que les expéditeurs peuvent être autorisés à effectuer le chargement, et les destinataires le déchargement ; dans ce cas, la compagnie leur tient compte de 30 centimes par tonne pour chacune de ces opérations ;

Attendu qu'il ressort des termes de ce tarif, littéralement appliqué, que le prix ferme de 6 francs se compose tant du prix de transport proprement dit que de la somme de 30 centimes afférente soit au chargement, soit au déchargement des marchandises ; qu'il suit de là, d'une part, que le tarif détermine la répartition proportionnelle des divers éléments qui constituent le prix total et, d'autre part, que le chiffre de 30 centimes représente la rémunération de la compagnie, lorsqu'elle effectue l'une ou l'autre de ces deux opérations, mais qu'il doit, au contraire,

en être déduit lorsque l'expéditeur ou le destinataire a pris ce soin, pourvu qu'il y ait été autorisé par la compagnie;

Attendu que le jugement attaqué constate, en fait, que les expéditions litigieuses ont été remises par Berlon à la compagnie des Bouches-du-Rhône, qui les a ultérieurement transmises à la compagnie demanderesse, en gare d'Arles, aux conditions du tarif P. V. n° 30, les wagons déjà complètement chargés, et que ce jugement déclare qu'elle reconnaît l'exactitude de cette circonstance; — que l'acceptation par elle de ces wagons et de leur chargement, et le transport qu'elle en a fait volontairement et sans réserve, équivalent à l'autorisation exigée par le tarif; — qu'en vain la compagnie demanderesse objecte qu'elle n'a pas perçu les 40 centimes de droit de transit qui lui seraient dus en vertu de l'article 14 des conditions d'application des tarifs de petite vitesse; qu'en effet il n'appartient pas aux compagnies de chemins de fer de percevoir une taxe non due aux termes de leurs propres tarifs, comme dans l'espèce, sous le prétexte qu'elles auraient pu en percevoir une autre, alors surtout que les deux taxes ne sont pas identiques, et que non seulement la première est supérieure à la seconde, mais encore que le bénéfice n'en serait pas partagé entre les deux compagnies dont les réseaux sont juxtaposés, comme l'exige ledit article 14;

D'où il résulte que le jugement attaqué n'a violé ni l'article 1134 du Code civil, ni le tarif susrappelé;

Par ces motifs, rejette le premier moyen;

Mais sur le deuxième et le troisième moyen :

Vu les articles 1153 et 1378 du Code civil et 7 de la loi du 20 avril 1810;

Attendu qu'il résulte de la combinaison des articles 1153 et 1378 du Code civil que celui qui est condamné à restituer une somme indûment reçue ne doit les intérêts de cette somme que du jour de la demande, à moins qu'il ne l'ait reçue de mauvaise foi;

Attendu que le jugement attaqué, sans déclarer que la compagnie demanderesse a perçu de mauvaise foi une taxe non due par Berlon à l'occasion d'un certain nombre d'expéditions de pierres, l'a condamnée à lui payer les intérêts des sommes indûment perçues à partir de chaque perception; — en quoi il a violé les dispositions des articles 1153 et 1378 du Code civil susvisés;

Attendu, en outre, que ce jugement a condamné ladite compagnie à payer à Berlon une somme de 13f,50 pour *frais frus-*

trés, mais que cette condamnation, qui constitue une véritable allocation de dommages-intérêts, n'est justifiée par aucun motif, et qu'ainsi ledit jugement a contrevenu aux prescriptions de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810;

Par ces motifs, casse, etc., mais seulement sur le deuxième et le troisième chef relevés par le pourvoi, etc.

(N° 194)

[29 juin 1892]

Travaux publics. — Dommages. — Compétence. — Jugement d'expropriation pour cause d'utilité publique. — Énonciations. — Chose jugée. — (Sieur Scias.)

Il appartient à la Cour de cassation, saisie d'une question de compétence qui implique la question de savoir s'il y a eu ou non, dans l'espèce, confection de travaux publics, de rechercher si les juges du fond ont respecté le sens et la portée des énonciations contenues dans le jugement d'expropriation à la suite duquel ont été pratiqué les travaux.

NOTICE. — Une voiture de déménagement voyageant sur un chemin aux environs de Toulon, ce chemin s'est effondré sous le poids de la voiture. Il en est résulté un préjudice pour le sieur *Scias* et autres, qui ont actionné en dommages-intérêts la compagnie générale des eaux, à qui ils attribuaient la construction défectueuse et le mauvais état dudit chemin. L'action était introduite devant le tribunal civil de Toulon.

La compagnie a soutenu que c'était là une action tendant à la réparation d'un dommage causé par l'exécution de travaux publics, qui devait en conséquence être portée devant les tribunaux administratifs.

Les demandeurs ont répliqué qu'il n'y a point de travaux publics en dehors de ceux qui ont été régulièrement autorisés par les pouvoirs publics, et qu'en fait le terrain où avait eu lieu l'accident, quoique englobé dans le chemin par les travaux de la compagnie, n'était pas compris dans les expropriations poursuivies en 1885 à la requête de l'administration, en raison des ouvrages d'utilité publique confiés alors à ladite compagnie.

Ce système ayant prévalu devant le tribunal de Toulon et la

cour d'appel d'Aix, la compagnie s'est pourvue en cassation, soutenant qu'il y avait là une méconnaissance évidente des dispositions contenues au jugement d'expropriation.

La Cour,

Donne défaut contre les sieurs Cogno et Péano, et statuant sur la première branche de l'unique moyen du pourvoi :

Vu les articles 1351 du Code civil et 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Attendu que, pour repousser l'exception d'incompétence soulevée par la compagnie des eaux, l'arrêt attaqué déclare d'abord qu'il résulte de l'examen du tableau des propriétés expropriées, inséré dans le jugement d'expropriation du 15 octobre 1885, que le chemin objet du litige n'y est pas compris ;

Attendu cependant que ledit jugement a prononcé l'expropriation, sous le n° 129 du plan parcellaire (section B Farron, cadastre sans numéro, sans nom de propriétaire), d'un chemin dit *Sainte-Anne*, situé même lieu, d'une contenance de 3 ares 60 centiares, et qu'il était prétendu par la compagnie des eaux que c'était à ce n° 129 que l'accident, cause du procès, s'était produit ;

Attendu qu'il appartient à la Cour de cassation de vérifier l'application qui est faite par les tribunaux des jugements d'expropriation et de s'assurer si cette application respecte le sens et la portée des énonciations contenues en ces jugements ; que, dans l'espèce, cette vérification n'est possible par la Cour de cassation qu'autant que la cour d'appel aurait commencé par préciser en quel lieu l'accident s'était produit et si ce lieu était autre que le n° 129 visé au jugement d'expropriation ;

Que faute de cette indication, l'arrêt attaqué n'a pas justifié légalement sa décision et a ainsi violé l'article 1351 du Code civil et, par voie de conséquence, l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Par ces motifs, et attendu que la solution sur la deuxième branche de l'unique moyen du pourvoi se lie à celle qui pourra éventuellement intervenir sur la première branche devant la cour de renvoi, casse, etc.

(N° 195)

[4 juillet 1892]

Chemins de fer. — Retard. — Force majeure. — Défaut de motifs. — (Sieur Dukers.)

Si, pour repousser la demande en indemnité d'un expéditeur pour cause de retard dans le transport, une compagnie de chemins de fer invoque la force majeure, le jugement doit, à peine de nullité, contenir des motifs justifiant le rejet de cette exception.

La Cour,

Vu la connexité, joint les quatre pourvois inscrits sous les n°s 43902 à 43904 et 43992;

Sur le moyen unique des pourvois, pris du défaut de motifs;

Vu l'article 7 de la loi du 20 avril 1810;

Attendu que, pour repousser les demandes ou indemnité de Nancel Dukers, la compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien soutenait que les retards dans les livraisons de graines litigieuses n'étaient pas survenus par sa faute, mais par suite d'un cas de force majeure résultant de l'encombrement de ses gares et de leur envahissement par les indigènes, qui les avaient prises pour lieu de dépôt de leurs récoltes ; qu'elle avait fait plus qu'elle ne devait d'après les règlements et la situation dans laquelle elle s'était trouvée, et qu'enfin elle avait rempli son mandat dans la mesure du possible ;

Attendu que ces conclusions, rapportées dans les motifs des jugements attaqués, nécessitaient l'examen et l'appréciation des circonstances au milieu desquelles les transports s'étaient effectués et qui constituaient, d'après la compagnie, un cas de force majeure; que, sans en tenir compte ni s'expliquer aucunement à ce sujet, le tribunal de commerce de Constantine a accueilli la demande du destinataire et repoussé l'exception de force majeure invoquée par la compagnie, par l'unique motif que les retards apportés par cette dernière dans les expéditions avaient causé à Nancel Dukers un préjudice dont il lui était dû réparation ;

Mais attendu qu'un pareil motif ne répond d'aucune manière à l'exception tirée de la force majeure ;

D'où il suit qu'à cet égard les jugements attaqués sont dénués

de motifs, en quoi ils ont formellement violé l'article ci-dessus visé :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 196)

[11 juillet 1892]

Chemins de fer. — Transports. — Retards. — Force majeure. — (Sieur Enjolras.)

Encourt la cassation le jugement qui, après avoir constaté que le retard dans la livraison d'une marchandise a été causé par un fait de force majeure, décide néanmoins qu'en réparation du préjudice causé au destinataire le prix du transport de l'expédition et les dépens de l'instance resteront à la charge du voiturier, alors que le jugement n'énonce aucune faute à la charge de ce dernier et s'exprime même comme si le voiturier n'en avait commis aucune.

La Cour,

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 104 du Code de commerce ;

Attendu qu'après avoir constaté que le retard dans la livraison de l'expédition litigieuse a été causé par l'interruption prolongée des communications par suite d'inondations, et qu'à raison de ce fait de force majeure, « la compagnie, dans l'espèce, ne saurait être absolument responsable », le jugement attaqué considère que « néanmoins, il y a lieu de tenir compte, dans une certaine mesure, de partie du préjudice occasionné au destinataire », et décide qu'en réparation du dommage causé à ce dernier, le prix du transport de l'expédition et les dépens de l'instance resteront à la charge de la compagnie ;

Mais attendu que cette disposition du jugement suppose l'existence d'une faute imputable à la compagnie, de nature à engager sa responsabilité au moins partielle ; qu'en omettant d'énoncer aucune faute à la charge de la compagnie, et en s'exprimant même comme si elle n'en avait commis aucune, le jugement attaqué n'a pas donné de base légale à sa décision, et a ainsi violé l'article de loi susvisé ;

Donnant défaut contre le sieur Enjolras, casse, etc.

(Chambre criminelle)

(N° 197)

[3 décembre 1891]

Prescription. — Action publique. — Action civile. — Contraventions temporaires et permanentes. — (Sieur Brenot.)

La disposition de l'article 640 du Code d'instruction criminelle relative à la prescription de l'action publique et de l'action civile est générale et absolue; elle ne fait aucune distinction entre les contraventions temporaires et les contraventions permanentes, et doit par suite s'appliquer aux unes comme aux autres si elles ne sont pas successives.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen pris de la violation de l'article 640 du Code d'instruction criminelle :

Attendu que la disposition de l'article 640 du Code d'instruction criminelle est générale et absolue; qu'elle ne fait aucune distinction entre les contraventions temporaires et les contraventions permanentes, et doit, par suite, s'appliquer aux unes comme aux autres si elles ne sont pas successives;

Attendu que deux procès-verbaux ont été dressés contre Brenot le 9 décembre 1885 et le 6 janvier 1886, pour avoir contrevenu à un arrêté préfectoral du 11 novembre 1885 et au décret du 23 juillet 1884, en élevant à Paris, rue Richer, n° 22, trois bâtiments qui excédaient la hauteur fixée par ledit décret;

Attendu que, par jugement du tribunal de police de la Seine, en date du 6 mai 1886, Brenot a été condamné à deux amendes de 3 francs chacune et à la démolition des constructions élevées contrairement au décret précité; que Brenot a relevé appel de ce jugement et a formé, en outre, trois pourvois en cassation contre des jugements rendus soit par le tribunal correctionnel de la Seine, soit par le tribunal correctionnel de Versailles, devant lequel l'affaire avait été renvoyée; que, par suite de ces pourvois, la prescription édictée par l'article 640 du Code d'instruction criminelle a été suspendue et a eu pour point de départ le

8 décembre 1888, date du dernier arrêt de la Cour de cassation qui a rejeté le troisième recours formé par Brenot;

Attendu que ce contrevenant n'a été cité devant le tribunal correctionnel de Versailles, pour être statué sur le fond, que pour l'audience du 19 mars 1891, soit deux ans et trois mois après le moment où la prescription a commencé à courir; qu'en déclarant dans ces circonstances que l'action publique et l'action civile étaient prescrites, le jugement attaqué, loin d'avoir violé les dispositions de l'article 640 du Code d'instruction criminelle, en a fait une juste application;

Par ces motifs, rejette etc.

(N° 198)

[9 janvier 1892]

Lois et règlements. — Arrêté municipal. — Police des cours d'eau étrangers à la grande voirie. — Compétence du juge de police. — (Sieur Gonnetau.)

La connaissance des contraventions aux arrêtés ou règlements soit permanents, soit temporaires, pris pour la police des cours d'eau étrangers à la grande voirie, quelle que soit l'autorité dont ils émanent, appartient au juge de police, qui est compétent pour apprécier la légalité des décisions invoquées et leur accorder ou refuser, selon le cas, la sanction de l'article 471, n° 15, du Code pénal.

La Cour,

. . . .

Statuant sur le pourvoi du ministère public près le tribunal de simple police d'Oyonnax;

Sur le moyen pris de la violation des règles de la compétence:

Attendu que, dans l'espèce, le juge de police avait à statuer sur les fins d'un procès-verbal relevant à la charge du sieur Gonnetau, usinier à Oyonnax, comme contravention à un arrêté du maire de la commune, le fait d'avoir établi sans autorisation préalable un barrage sur la rivière la Sarsouille, non navigable ni flottable, et déposé des pierres à ce destinées sur un terrain riverain;

Qu'il s'est déclaré d'office incompétent par le motif que la ré-

glementation des cours d'eau non navigables et destinés à mettre en mouvement des usines, appartenant exclusivement à l'autorité administrative supérieure et n'était qu'exceptionnellement du ressort de l'autorité municipale lorsqu'il s'agissait de prévenir les événements calamiteux pouvant provenir d'un manque d'eau accidentel;

Mais attendu que la connaissance des contraventions aux arrêtés ou règlements, soit permanents, soit temporaires, pris pour la police des cours d'eau étrangers à la grande voirie, quelle que soit l'autorité dont ils émanent, appartient au juge de police, qui est compétent pour apprécier la légalité des décisions invoquées et leur accorder ou refuser, selon le cas, la sanction de l'article 471, n° 15, du Code pénal.

Casse et annule le jugement du tribunal de simple police d'Oyonnax, du 14 septembre dernier, et, pour être statué conformément à la loi sur la poursuite dirigée contre le sieur Gonnetau, renvoie la cause et le prévenu devant le tribunal de simple police de Nantua, à ce spécialement désigné par délibération en la chambre du conseil.

(N° 199)

[11 mars 1892]

Voirie. — Travaux faits en contravention d'un règlement administratif. — Refus d'ordonner la démolition. — (Sieur Béranger.)

Il n'appartient pas au juge de police de rechercher si des travaux faits en contravention d'un règlement légalement pris dans le cercle des attributions municipales sont ou non contraires à la sécurité et à la salubrité publiques.

La Cour,

. . . .

Vu le pourvoi du procureur de la République près le tribunal de la Seine;

Sur le moyen tiré de la violation des articles 471, paragraphe 5, du Code pénal, 161 du Code d'instruction criminelle et 5 de l'édit de 1607;

Attendu qu'il résulte d'un procès-verbal régulier et des consta-

tations du jugement attaqué que Béranger a fait construire les pieds droits recevant la portée du portail de la grande ouverture de 10 mètres environ faite au rez-de-chaussée, sur toute la longueur du mur de la maison qu'il possède à Neuilly, rue de l'Église, n° 3, au moyen de *colonnes en fonte* entourées de briques, contrairement à l'article 12 du règlement sur la construction des bâtiments de la ville de Neuilly qui prescrit que, dans le cas où le mur de face est percé d'ouvertures de 2 mètres au moins de large, les pieds droits ou dosserets recevant la portée des portails de ces baies seront totalement *en pierre dure ;*

Attendu que le tribunal de simple police de Neuilly a condamné Béranger à 5 francs d'amende à raison de cette contravention et a ordonné la démolition des travaux requis par le ministère public ;

Attendu que, sur l'appel du prévenu, le tribunal correctionnel de la Seine a maintenu la condamnation à 5 francs d'amende, mais a refusé d'ordonner la démolition des travaux, parce qu'il résultait d'un rapport d'expert commis à l'effet de rechercher si les travaux offraient pour la sécurité et la salubrité publiques toutes les garanties désirables, que la construction litigieuse est solide, irréprochable et de nature à donner satisfaction aux légitimes exigences du service municipal;

Attendu qu'il n'appartient pas au juge de police de rechercher si des travaux faits en contravention d'un règlement légalement pris dans le cercle des attributions municipales sont ou non contraires à la sécurité et à la salubrité publiques ;

Qu'en nommant un expert pour vérifier les travaux et en prenant pour base de sa décision le rapport de cet expert, le tribunal a méconnu les limites de sa compétence et a admis une excuse arbitraire non reconnue par la loi; qu'il a ainsi violé les dispositions des articles de loi précités;

Pas ces motifs,

Casse et annule le jugement rendu, le 8 janvier 1892, par le tribunal correctionnel de la Seine, et, pour être statué à nouveau, conformément à la loi, renvoie les parties et les pièces de la procédure devant le tribunal correctionnel de Versailles, à ce désigné par délibération spéciale en la chambre du conseil.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 200)

[20 mars 1893]

Travaux en régie. — Timbre de dimension. — Exemption pour les rôles de journées d'ouvriers et les états de tâche.

Monsieur le Préfet, dans le but de se conformer à une décision de l'administration de l'enregistrement du 29 mai 1888, sur laquelle la Cour des comptes s'était appuyée à diverses reprises, MM. les ingénieurs en chef ont été invités, par une circulaire du 29 juillet 1892, à ne faire bénéficier, à l'avenir, les rôles de journées des ouvriers et les états de tâche, pour les travaux exécutés en régie, de l'exemption du droit de timbre résultant des dispositions de l'article 16 de la loi du 13 brumaire an VII, que lorsque les ouvriers ou les tâcherons seraient payés par l'intermédiaire d'un régisseur; le timbre de dimension devait être appliqué, au contraire, toutes les fois que les ouvriers ou les tâcherons seraient payés directement sur mandats individuels ou collectifs par les comptables du Trésor.

L'exécution de la décision de l'administration de l'enregistrement par les services des ponts et chaussées ayant rencontré immédiatement des difficultés d'ordre pratique presque insurmontables, j'ai demandé, le 26 septembre 1892, à M. le ministre des finances de revenir sur cette décision et de faire profiter de l'exemption du timbre tous les rôles de journées des ouvriers employés en régie, quel que soit le mode suivant lequel le mandatement des salaires serait effectué. En outre, et afin d'écarter les difficultés qui entravaient les payements de salaires, je vous ai informé à la même date que l'application des prescriptions de ma circulaire du 29 juillet 1892, en ce qui concerne les rôles de journées, était provisoirement suspendue.

M. le ministre des finances, par lettre du 16 mars courant, vient de me faire connaître qu'après un nouvel examen de la

question et en raison des inconvénients de toute nature que je lui ai signalés, il ne croit pas devoir maintenir la décision précitée de l'administration de l'enregistrement et qu'il a décidé que « les états dressés par les agents administratifs et qui indiquent le nombre des journées faites ou les travaux à la tâche exécutés par les ouvriers employés au compte direct de l'État doivent, comme constituant des documents d'ordre intérieur, être affranchis de l'impôt du timbre ».

Dorénavant, MM. les ingénieurs des ponts et chaussées n'auront donc pas à faire timbrer les rôles de journées *ni les états de tâche* des ouvriers employés en régie; mais ils ne devront pas perdre de vue, et j'appelle sur ce point toute leur attention, que la dispense du timbre ne saurait être étendue, en aucun cas, aux états de tâche dressés pour des travaux exécutés sans marché par un entrepreneur. Un tâcheron doit être considéré comme un véritable entrepreneur s'il se charge d'un travail assez considérable pour qu'il ne puisse l'exécuter sans le concours de plusieurs ouvriers; il peut être assimilé à un ouvrier dans le cas seulement où il ne fait pas de fournitures et où il travaille seul ou avec un aide.

Je vous prie de veiller à l'exécution de la présente circulaire, dont j'adresse directement ampliation à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

(N° 201)

[22 mars 1893]

Permissions de grande voirie sur des cours d'eau ou des parcelles de terrain à la fois soumis au régime de l'autorité militaire et de l'autorité civile. — Procédure à suivre.

Monsieur le préfet, des difficultés se sont élevées dans ces derniers temps, entre les officiers du génie et les ingénieurs chargés de certains services de navigation, sur la forme à donner aux permissions de voirie concernant des bras de rivières qui font partie à la fois du domaine public militaire et du domaine public fluvial.

A la suite d'un examen contradictoire de la question, un accord s'est établi entre le département de la guerre et mon administration sur la procédure à suivre dans les cas dont il s'agit.

Il a été, d'ailleurs, entendu que cette procédure s'appliquera aux permissions de voirie à accorder soit sur les cours d'eau, soit sur les parcelles de terrain domanial à la fois soumis au régime de l'autorité militaire et de l'autorité civile.

Aux termes de cette entente, les pétitions ayant pour but d'obtenir des permissions de l'espèce devront, à l'avenir, faire l'objet de deux autorisations distinctes, délivrées l'une par l'autorité militaire, l'autre par l'autorité civile.

Conformément au désir exprimé par M. le ministre de la guerre, le service du génie, qui est chargé de la gestion du domaine militaire, devra se prononcer le premier sur les demandes en question. Toutefois mon collègue a reconnu que la priorité à attribuer à l'autorisation émanant de l'autorité militaire devait être entourée de certaines réserves, sans lesquelles l'intervention ultérieure du service civil pourrait devenir illusoire.

Il peut arriver, en effet, que les conditions à stipuler par les deux services ne soient pas toujours susceptibles de se superposer; elles risqueraient parfois d'être contradictoires, et même au point de vue de la décision à prendre par l'autorité militaire dans les limites de ses attributions, la connaissance de l'avis du service civil constituera, dans bien des circonstances, un élément d'instruction fort utile. Aussi M. le ministre de la guerre a-t-il décidé, d'accord avec moi, qu'avant de se prononcer définitivement, le service militaire devrait, dans chaque cas, provoquer l'avis du service civil.

De plus, la permission qui sera délivrée par l'autorité militaire devra spécifier que le locataire sera tenu de se soumettre aux conditions que l'administration préfectorale jugera utile de lui imposer.

Enfin les décisions prises par l'autorité militaire devront être notifiées, non seulement au pétitionnaire, mais encore à l'autorité préfectorale, afin que cette dernière soit mise à même de statuer à son tour.

J'envoie ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

PERSONNEL

(N° 202)

Mars 1893.

I. — INGÉNIEURS.

1° PROMOTIONS.

Décret du 15 *mars* 1893. — Sont nommés Ingénieurs en Chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 mars 1893, les Ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Harel de la Noë**,
Le Chatelier (Louis),
Zurcher,
Colin,
MM. **Séjourné**,
Imbert,
Le Secq-Destournelles.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 28 *février* 1893.— M. **Fouan**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé du service ordinaire et maritime de l'arrondissement d'Ajaccio et attaché, en outre, au service de construction et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer corses, est mis à la disposition de l'Administration des chemins de fer de l'État, pour remplir les fonctions d'Ingénieur adjoint à l'Ingénieur en Chef de la voie et des bâtiments, en remplacement de M. **Colin**, appelé à d'autres fonctions.

M. **Fouan** sera considéré comme étant en service détaché.

Arrêté du 3 *mars.* — M. **Quintin**, Ingénieur ordinaire de

2e classe attaché, à la résidence de Niort, au service ordinaire du département des Deux-Sèvres et à divers services de navigation et de chemins de fer, est mis à la disposition du maire de Toulouse, pour être chargé de la Direction des travaux municipaux de cette ville.

M. Quintin sera considéré comme étant en service détaché.

3° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 25 février 1893. — Le service de construction de la ligne de Nontron à Sarlat, section de Thiviers à Condat, et de l'embranchement d'Hautefort au Burg, est réparti comme il suit entre les 3e et 4e arrondissements du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pihier**, savoir :

Ligne de Nontron à Sarlat : 8e lot (2e partie) et 9e lot. Embranchement d'Hautefort au Burg: 7e lot (1re partie) et 7e lot (2e partie).	3e *arrondissement.* M. **Marchat**, Ingénieur ordinaire à Brive.
Ligne de Nontron à Sarlat : 3e, 4e, 5e lot (1re partie); 5e lot (2e partie) et 8e lot (1re partie). Embranchement d'Hautefort au Burg: 6e lot.	4e *arrondissement.* **M. Mesnager**, Ingénieur ordinaire, à Périgueux.

Arrêté du 4 mars. — **M. Le Secq-Destournelles**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Évreux, est chargé du service ordinaire du département de la Corrèze, en remplacement de **M. Houbre**, mis en disponibilité pour raisons de santé.

M. Le Secq-Destournelles remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 4 mars.— M. **Bret**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Saint-Malo, est chargé, à la résidence d'Évreux, de l'arrondissement du Sud-Est du service ordinaire du département de l'Eure et du 1er arrondissement (lignes d'Évreux à Verneuil, de Saint-Georges à Évreux et d'Évreux-Ville à Évreux-Navarre) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Cordier**, en remplacement de **M. Le Secq-Destournelles.**

Idem. — **M. Javary**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, détaché auprès de M. l'Inspecteur général Directeur du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est attaché, à la résidence de Saint-Malo, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Bret**, savoir :

1° Service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine — arrondissement de Saint-Malo ;

2° Service maritime du département d'Ille-et-Vilaine (ports de Saint-Malo, Saint-Servan, etc., Rance maritime) ;

3° Canal d'Ille-et-Rance (partie comprise dans le département des Côtes-du-Nord).

Arrêté du 6 mars. — La ligne de Saint-Sever à Hagetmau est rattachée au 1er arrondissement (**M. Prince**, Ingénieur ordinaire de 3e classe à Mont-de-Marsan) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit**.

Arrêté du 13 mars. — M. **Henry** (Ernest), Inspecteur Général de 2e classe, est nommé membre de la Commission des Routes nationales.

Idem. — M. **Cheguillaume**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Angers, est attaché au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Beslé à Guémené et à La Chapelle-sur-Erdre, reconstitué par arrêté du 9 janvier 1893.

M. **Cheguillaume** conserve d'ailleurs ses attributions actuelles.

Arrêté du 15 mars. — Une Commission spéciale composée d'un Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ou des Mines, Président, d'un Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées ou des Mines et d'un Mécanicien de la marine, est instituée pour l'examen des candidats au brevet de mécanicien de 1re ou de 2e classe à bord des bateaux à vapeur naviguant dans les eaux maritimes.

Cette Commission est constituée comme il suit :

MM. **Le Chatelier** (Louis), Ingénieur en Chef de 2e classe, Président;
Magneur, Mécanicien en Chef de la marine;
Bellom (Maurice), Ingénieur ordinaire de 3e classe des Mines.

Arrêté du 18 mars. — M. **Blondel**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service central des Phares et Balises, est chargé de faire, en 1893, à l'École nationale supérieure des Mines, six conférences sur les applications industrielles de l'électricité.

Arrêté du 23 mars. — M. **Getten**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé renouvelable, au service de la Compagnie de Fives-Lille, est remis en activité et chargé, à la résidence de Paris, du 1er arrondissement du service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de

l'Est, en remplacement de M. **Le Chatelier**, promu au grade d'Ingénieur en Chef.

Décision du 23 *mars*. — M. **Dumoulin**, Conducteur principal, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Calvi, est chargé de l'intérim des services ci-après désignés, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Fouan**, savoir :

1° Service ordinaire et maritime de l'arrondissement d'Ajaccio;

2° Service des études et travaux des chemins de fer d'Ajaccio à Mezzana et de Mezzana à Corte;

3° Contrôle de l'exploitation des chemins de la Corse — 2e arrondissement.

Pendant la durée de cet intérim, la marche des services confiés à M. **Dumoulin** sera assurée ainsi qu'il suit :

M. **Scano**, Conducteur de 3e classe, à Calvi, est chargé de l'intérim du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de Calvi et du service du contrôle des études et travaux du chemin de fer de Ponte-Leccia à Calvi.

M. **Bourgougnon**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Bastia, est chargé, en outre de ses attributions actuelles, de l'intérim du 3e arrondissement du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer corses.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

27 *février* 1893. — M. **Raison** (Julien), Commis, Concours de 1884, n° 13, Loir-et-Cher, service de la navigation de la Loire — 3e section.

17 *mars*. — M. **Brusset** (Léon), Commis, Concours de 1884, n° 97, Vaucluse, service ordinaire.

18 *mars*. — M. **Bonnamy** (Louis), Commis, Concours de 1884, n° 150, Seine, service de la navigation de la Seine — 2e section.

24 *mars*. — M. **Davy** (Jules), Commis, Concours de 1884, n° 161, Loire-Inférieure, service du canal maritime de la basse Loire.

29 *mars*. — M. **Petitalot** (Claude), Commis, Concours de 1884 — n° 103, Loiret, service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

1er *mars* 1893. — M. **Layes** (Émile), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Loiret, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, est mis à la disposition du Gouvernement tunisien, pour être employé au service des travaux publics de la régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉ.

1er *mars* 1833. — M. **Legros** (Jules), Conducteur de 3e classe, détaché au service du Gouvernement égyptien, pour les travaux de la ville du Caire, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

1er *mars* 1893. — M. **Fournier** (Raudolphe), Conducteur de 4e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années et autorisé à continuer à s'occuper de travaux communaux, dans le département de la Haute-Saône, à la résidence de Lure.

Idem. — M. **Moffre** (Léonce), Conducteur de 4e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester au service de la Société anonyme des verreries de Carmaux.

5° DÉMISSION.

7 *mars* 1893. — Est acceptée la démission de M. **Dupriez** (Constant), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie du chemin de fer d'Hermes à Persan-Baumont.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Cauvin** (Hilaire), Conducteur principal, Bouches-du-Rhône, service ordinaire.	1er avril 1893
M. **Jacquier** (Louis), Conducteur principal, Cher, service ordinaire et service du canal de Berry. . .	1er avril 1893

Date d'exécution.

M. **Le Gentil** (Alphrède), Conducteur principal, en disponibilité pour défaut d'emploi. . . . . . . 1er avril 1893

M. **Glédu** (Gustave), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris. 1er avril 1893

M. **Coupu** (Pierre), Conducteur principal, Ille-et-Vilaine, service de la navigation de la Vilaine. 1er avril 1893

M. **Mulet** (Aubin), Conducteur de 1re classe, Seine-Inférieure, service de la navigation de la Seine — 3e section. . . . . 1er avril 1893

7° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Ganier** (Adolphe), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé. . . . . . . 27 fév. 1893

M. **Davesne** (Joseph), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé. . . . . . . 17 mars 1893

M. **Thierry** (Émile), Conducteur de 3e classe, Loiret, service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing. . . . . 19 mars 1893

8° DÉCISIONS DIVERSES.

1er *mars* 1893. — M. **Colignon** (Eugène), Conducteur de 4e classe, attaché, au service ordinaire du département de la Marne, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Marne.

Idem. — M. **Giboin** (Auguste), Conducteur de 4e classe, attaché, au service ordinaire du département du Cantal, passe dans le département des Basses-Alpes, au service des études du chemin de fer de Saint-André à Barcelonnette.

7 *mars.* — M. **Cachet** (Sébastien), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département du Rhône, au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lyon-Saint-Clair à Sathonay.

15 *mars.* — M. **Guthmann** (Michel), Conducteur de 2e classe, détaché au service de la mission française des Travaux publics de Grèce et remis à la disposition de l'Administration, est attaché dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer d'Hautefort au Burg.

22 *mars.* — M. **Aubert** (Auguste), Conducteur de 3e classe, détaché à la Direction de l'Hydraulique agricole au Ministère de

l'Agriculture, est attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de l'Ouest.

23 *mars.* — M. **Ricada** (Louis), Conducteur principal, attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de l'Ouest, passe au service du Contrôle de l'exploitation technique dudit réseau, même département.

Idem. — M. **Lafarge** (François), Conducteur principal, attaché, au service ordinaire du département de Saône-et-Loire, passe au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lozanne à Paray-le-Monial, même département.

Idem. — M. **Luya** (Victor), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, passe au service ordinaire du département de Saône-et-Loire.

24 *mars.* — M. **Bordes** (Léopold), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service du canal maritime de la Basse-Loire, passe dans le département des Basses-Alpes, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Barcelonnette.

29 *mars.* — M. **Nédelec** (Albert), Conducteur de 4e classe, attaché, au service maritime du département du Pas-de-Calais, passe dans le département du Loiret, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 203)

[20 mars 1893]

Loi concédant diverses lignes de chemins de fer à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont concédés à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, par application des dispositions de l'article 3, paragraphe 3, de la convention du 28 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant, les lignes ci-après :

1° A titre définitif :

Confolens à la ligne de Civray au Blanc;

Saint-Éloi à Pauniat;

Gouttières à Létrade;

Ribérac à la ligne de Paris à Bordeaux, par Parcoul, ce chemin de fer remplaçant la ligne, déclarée d'utilité publique et non concédée, de Ribérac à Montmoreau;

Saint-Aignan-Noyers à Blois (faubourg de Vienne).

2° A titre éventuel et sous réserve de la déclaration d'utilité publique à intervenir :

Libourne à Langon (pour moitié, l'autre moitié concédée à la compagnie du Midi);

Étampes à la ligne d'Argent à Beaune-la-Rolande;

Limours à Dourdan;

Bort à Neussargues;

Bourganeuf à Felletin (Bosmoreau à Moutier-Rozeilles);

Felletin à Ussel;

Tulle à Aurillac;

Uzerche à Tulle;

Uzerche à Bugeat;

Cahors à Moissac;
Villeneuve-sur-Lot à Falgueyrat;
Ruffec à Exideuil;
Confolens à Bellac;
Lavaud-Franche à Évaux;
Le Dorat à Magnac-Laval;
Guéret à la Châtre;
Ussel à Bort;
Bussière-Galant à Saint-Yrieix.

L'établissement des chemins de fer de Ribérac à Parcoul et de Saint-Aignan-Noyers à Blois est déclaré d'utilité publique.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 17 juin 1892, entre le Ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre de subvention faite par le conseil général de la Dordogne, dans sa délibération du 30 avril 1881, pour l'établissement du chemin de fer de Ribérac à Parcoul.

Il est pris acte de l'offre de subvention faite par le conseil général de Loir-et-Cher, dans ses délibérations des 6 septembre 1882, 22 août 1885 et 18 avril 1887, pour l'établissement du chemin de fer de Saint-Aignan-Noyers à Blois, faubourg de Vienne.

Art. 4. — Tout traité passé par la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans soit pour la construction, soit pour l'exploitation totale ou partielle des lignes énumérées dans la convention du 17 juin 1892, ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par décret délibéré en Conseil d'État.

Art. 5. — La convention précitée du 17 juin 1892 et toutes celles à soumettre à l'approbation du Gouvernement en exécution de l'article précédent seront enregistrées au droit fixe de trois francs.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi d'État.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1892 et le 17 juin,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, ladite Compagnie représentée par M. le baron de Courcel, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 17 juin 1892, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an, au plus tard, à dater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art 1er. — Par application du paragraphe 3 de l'article 3 de la convention du 28 juin 1883, le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie d'Orléans, qui les accepte, les chemins ci-après désignés :

1° A titre définitif :

Confolens à la ligne de Civray au Blanc ;

Saint-Éloi à Pauniat ;

Gouttières à Létrade ;

Ribérac à la ligne de Paris à Bordeaux, par Parcoul ;

Saint-Aignan-Noyers à Blois (faubourg de Vienne).

2° A titre éventuel et sous réserve de la déclaration d'utilité publique à intervenir :

Libourne à Langon (pour moitié, l'autre moitié étant concédée à la compagnie du Midi) ;

Étampes à la ligne de Beaune-la-Rolande à Argent ;

Limours à Dourdan ;

Bort à Neussargues ;

Bourganeuf à Felletin (Bosmoreau à Moutiers-Rozeilles) ;

Felletin à Ussel ;

Tulle à Aurillac ;

Uzerche à Tulle ;

Uzerche à Bugeat ;

Cahors à Moissac ;

Villeneuve-sur-Lot à Falgueyrat ;

Ruffec à Exideuil ;

Confolens à Bellac ;

Lavaud-Franche à Évaux ;

Le Dorat à Magnac-Laval ;

Guéret à la Châtre ;

Ussel à Bort ;

Bussière-Galant à Saint-Yrieix.

Art. 2. — La ligne du Blanc à Argent, déjà concédée à titre définitif à la compagnie d'Orléans, ainsi que celles de Gouttières à Létrade, Tulle à Aurillac, Uzerche à Tulle, Uzerche à Bugeat, Saint-Aignan à Blois, Cahors à Moissac et Confolens à Bellac, désignées à l'article 1er ci-dessus, seront établies avec une largeur de 1 mètre entre les bords intérieurs des rails.

Art. 3. — Sur les lignes établies avec la voie de largeur normale, le rayon minimum des courbes pourra être réduit à 150 mètres ; la longueur de l'alignement droit à ménager entre deux courbes de sens contraire pourra être également réduite à 50 mètres. Si des circonstances exceptionnelles l'exigent, le rayon des courbes pourrait être abaissé au-dessous de 150 mètres et la longueur des alignements droits entre courbes de sens inverse descendre au-dessous de 50 mètres sur certains points spéciaux déterminés par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Toutefois les dispositions du présent paragraphe ne seront pas applicables aux lignes de :

Confolens à la ligne de Civray au Blanc ;
Ribérac à la ligne de Paris à Bordeaux, par Parcoul ;
Libourne à Langon ;
Étampes à la ligne de Beaune-la-Rolande à Argent ;
Limours à Dourdan ;
Ruffec à Exideuil.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et des rampes est fixé à 25 millimètres par mètre. Ce maximum d'inclinaison ne devra pas coïncider avec des rayons de courbe réduits à 150 mètres où à un chiffre inférieur.

Une partie horizontale de 60 mètres au moins de longueur sera ménagée entre deux déclivités successives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Art. 4. — Sur les lignes à voie de 1 mètre, désignées à l'article 2 ci-dessus, la largeur des accotements sera de 70 centimètres. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres ; une partie droite de 40 mètres au moins de longueur sera menagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. En raison de circonstances exceptionnelles, le rayon des courbes pourra être abaissé au-dessous de 100 mètres et la longueur des alignements entre courbes de sens inverse descendre au-dessous de 40 mètres sur certains points spéciaux déterminés par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et des rampes est fixé à 25 millimètres par mètre. Toutefois, si des circonstances exceptionnelles l'exigent, ce maximum pourra être porté à 30 millimètres sur certains points spéciaux, déterminés par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue. Le maximum d'inclinaison ne devra pas coïncider avec des rayons de courbes réduits à 100 mètres ou à un chiffre inférieur.

Une partie horizontale de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les gares, stations, dépôts, ateliers et autres installations accessoires des lignes seront établis d'après les types en usage sur les chemins de fer à voie étroite.

La largeur entre parapets des viaducs sur les routes, chemins et cours d'eau, l'ouverture entre les culées des ponts sur le chemin de fer, la largeur

entre les pieds-droits des souterrains pourront être réduites à 4m,20, sauf sur les parties construites à deux voies où elles seront de 7m,50.

La distance ménagée au-dessus des rails extérieurs de la voie pour le passage des trains sera réduite à 4m,30 sous les ponts à poutres droites, à 4m,50 sous les ponts en arc et à 5 mètres sous les tunnels.

Le poids des rails pourra être réduit à 22 kilogrammes par mètre courant. Ce poids sera porté à 25 kilogrammes sur les sections comportant des inclinaisons de 30 millimètres. La compagnie pourra être autorisée à poser la voie en empruntant les accotements des routes et des chemins publics.

Art. 5. — Pour l'ensemble des lignes désignées à l'article 1er, le ministre des travaux publics pourra décider, la compagnie entendue, que les terrains seront acquis et que les souterrains et les ouvrages d'art seront exécutés pour une voie seulement, sauf dans les parties communes à plusieurs directions et sauf l'établissement d'un certain nombre de voies d'évitement.

Le service de la poste ne pourra disposer, à titre gratuit, que des trains de voyageurs ou mixtes circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, et, dans chacun de ces trains, que d'un ou deux compartiments de 2e classe ou d'un espace équivalent.

La compagnie devra faire assurer gratuitement, par ses agents, la présentation aux trains de boîtes mobiles qui viendraient à être installées dans les gares où il n'y aura pas d'agents du service des postes.

Le nombre des trains que l'administration supérieure pourra exiger de la compagnie sera limité à deux dans chaque sens, aussi longtemps que les recettes ne justifieront pas un nombre plus élevé, d'après les bases fixées par l'article 15 de la convention du 28 juin 1883. Toutefois, l'administration pourra toujours exiger la mise en marche d'un troisième train dans chaque sens les jours de foires ou de marché.

Le nombre des classes de voitures à voyageurs pourra, si la compagnie en fait la demande, être réduit à deux, dont une correspondant à la 3e classe.

Art. 6. — L'infrastructure et la superstructure des lignes à voie étroite désignées à l'article 2 de la présente convention, ainsi que les travaux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes concédées à la compagnie, seront exécutés par la compagnie pour le compte de l'État, conformément aux dispositions de l'article 8 de la convention du 28 juin 1883 annexée à la loi du 20 novembre suivant.

La contribution de la compagnie aux dépenses de superstructure de ces lignes à voie étroite sera réduite à 12.500 francs par kilomètre ; ne sont pas comprises dans les longueurs auxquelles la compagnie devra contribuer les parties à emprunter aux lignes à voie normale, même lorsqu'il y sera posé des rails supplémentaires aux abords des gares de jonction ou de formation des trains. Ces travaux resteront à la charge exclusive de l'État au même titre que ceux d'agrandissement ou de modification des gares de jonction.

Art. 7. — Les dépenses à rembourser par l'État à la compagnie, en vertu de l'article 6 ci-dessus soit pour les travaux d'infrastructure ou de superstructure, soit pour ceux d'agrandissement ou de modification des gares de jonction, y compris les frais généraux, les frais de personnel et les intérêts

des capitaux pendant la période de construction, pourront faire l'objet de forfaits dont le montant sera fixé par le ministre des travaux publics lors de l'approbation des projets d'exécution, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées et la compagnie entendue.

Au cas où la compagnie ne croirait pas pouvoir accepter la décision du ministre, les dépenses à rembourser par l'État seront réglées par voie d'arbitrage, conformément aux dispositions du dernier paragraphe de l'article 8 de la convention précitée du 28 juin 1883.

Art. 8. — Les tarifs applicables sur l'ensemble des lignes à voie normale exploitées par la compagnie d'Orléans le seront également sur les lignes à voie étroite faisant l'objet de la présente convention.

Toutefois si, pour le calcul de la taxe, la plus courte distance s'établit en empruntant en transit une ou plusieurs lignes à voie étroite, le prix de transport sera majoré, pour chaque point de transit, d'un droit de transbordement perçu conformément aux arrêtés ministériels fixant les frais accessoires.

Il ne sera perçu ni droit de transbordement ni droit de transmission, au point de transit, pour les relations des gares ou stations des lignes à voie étroite faisant l'objet de la présente convention avec les gares ou stations des lignes à voie normale.

Art. 9. — La compagnie est autorisée à conclure soit pour la construction, soit pour l'exploitation totale ou partielle des lignes à voie étroite désignées à l'article 2, des traités généraux qui devront être soumis à l'approbation du ministre des travaux publics.

Art. 10. — Les recettes de l'exploitation des lignes à voie étroite désignées à l'article 2, ainsi que les dépenses, y compris les allocations qui pourraient être payées aux sociétés exploitantes, en vertu des traités approuvés par le ministre des travaux publics, seront comprises dans le compte prévu à l'article 13 de la convention du 28 juin 1883 au même titre que les recettes et les dépenses afférentes aux autres lignes concédées en vertu de l'article 3 de ladite convention.

Toutes les dépenses et avances faites par la compagnie pour la construction de ces lignes, déduction faite des sommes remboursées par l'État, seront portées au compte de premier établissement de la compagnie et donneront lieu aux prélèvements prévus par l'article 14 de la convention du 28 juin 1883, au même titre que les dépenses effectuées pour l'exécution des autres lignes de l'article 3 de ladite convention.

Art. 11. — L'ensemble des lignes faisant l'objet de la présente convention avec la ligne de Bourges à Cosne, déjà concédée à la compagnie d'Orléans par la loi du 31 juillet 1888, sera considéré comme équivalant aux 400 kilomètres environ de lignes à voie normale dont la compagnie s'est engagée à accepter la concession, en vertu du paragraphe 3 de l'article 3 de la convention du 28 juin 1883.

. . . .

(N° 204)

[28 mars 1893]

Loi ayant pour objet : 1° l'incorporation dans le réseau d'intérêt général du chemin de fer d'intérêt local de Surgères à Cognac ; 2° la déclaration d'utilité publique, à titre d'intérêt général, du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angély à Civray ; 3° l'approbation de la convention passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie de chemins de fer départementaux pour la concession de cette ligne et des chemins de fer de Saint-Jean-d'Angély à un point à déterminer sur le chemin de fer de Marans à la ligne de Niort à la Rochelle, et de Saint-Jean-d'Angély à Cognac.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est incorporé dans le réseau d'intérêt général le chemin de fer d'intérêt local de Surgères à Cognac, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par deux décrets du 5 avril 1873.

Art. 2. — Il est pris acte de l'abandon des droits du département de la Charente-Inférieure sur la ligne de Surgères à Cognac, ainsi qu'il résulte de la délibération du conseil général de ce département, en date du 21 avril 1884.

Art. 3. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angely à Civray, par Aulnay et Chef-Boutonne.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, le 15 novembre 1892, entre le Ministre des travaux publics et la compagnie de chemins de fer départementaux pour la concession définitive à cette compagnie des chemins de fer d'intérêt général de Saint-Jean-d'Angély à un point à déterminer sur le chemin de fer de Marans à la ligne de Niort à la Rochelle, de Saint-Jean-d'Angély à Civray par Aulnay, en passant ensuite par ou près Néré et par ou près Paizay-le Chapt et Chef-Boutonne, et de Saint-Jean-d'Angély à Cognac par Matha.

Art. 5. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre des finances.

Art. 6. — Le capital de la compagnie de chemins de fer départementaux ne pourra, sans autorisation préalable donnée par décret rendu en conseil d'État, être engagé directement ou indirectement dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui sont concédées.

Art. 7. — Le compte rendu détaillé de l'exploitation sera remis, tous les trois mois, au Ministère des travaux publics, pour être inséré au *Journal officiel* de la République française.

Art. 8. — Il est pris acte :

De l'offre faite par le département de la Charente-Inférieure, dans la délibération du conseil général de ce département en date du 26 août 1892, de fournir à l'État, pour l'établissement des lignes énumérées à l'article 4 ci-dessus, une subvention de 20.000 francs par kilomètre situé sur le territoire de ce département;

De l'offre faite par les départements des Deux-Sèvres et de la Charente, dans les délibérations des conseils généraux de ces départements en date des 29 décembre 1891 et 1er septembre 1892, de fournir à l'État, pour l'établissement des mêmes lignes, une subventiou de 10.000 francs par kilomètre situé sur le territoire desdits départements;

De l'offre faite par le département de la Vienne, dans la délibération du conseil général de ce département en date du 29 août 1890, de fournir à l'État, pour l'établissement du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angély à Civray, une subvention de 20.000 francs par kilomètre situé sur le territoire du département.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1892 et le 15 novembre,

Entre :

Le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la compagnie des chemins de fer départementaux, dont le siège est à Paris, avenue de l'Opéra, n° 20, représentée par M. Zens, administrateur-directeur dûment autorisé par délibération du conseil d'administration en date du 16 juillet 1892,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède, à

titre définitif, à la compagnie de chemins de fer départementaux, qui accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

1° Une ligne de Saint-Jean-d'Angély à un point à déterminer sur la ligne de Marans à la ligne de la Rochelle à Niort, par Surgères;

2° Une ligne de Saint-Jean-d'Angély à Civray, par Aulnay et Chef-Boutonne;

3° Une ligne de Saint-Jean-d'Angély à Cognac, par Matha.

Art. 2. — La compagnie se conformera pour la construction et l'exploitation de ces lignes au cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 3. — Les dépenses de toute nature nécessitées par la construction des lignes concédées par la présente convention seront à la charge de la compagnie, qui devra y pourvoir au moyen d'obligations dont le nombre, l'époque et le taux d'émission minimum seront fixés par M. le ministre des travaux publics, qui pourra prescrire le versement des fonds à la Caisse des dépôts et consignations en attendant leur emploi en travaux.

Art. 4. — Le compte de premier établissement est fixé au chiffre maximum de 74.000 francs par kilomètre, sans que le nombre de kilomètres puisse excéder :

44 kilomètres pour la ligne de Saint-Jean-d'Angély à Cognac;

72 kilomètres pour la ligne de Saint-Jean-d'Angély à Civray;

55 kilomètres pour la ligne de Saint-Jean-d'Angély à un point à déterminer sur la ligne de Marans à Épannes.

Ce compte de premier établissement comprendra :

A. — Toutes les sommes que la compagnie aura dépensées dans un but d'utilité pour les études, la construction et la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances;

B. — Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements pour les sections de lignes successivement mises en exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante;

C. — 14 p. 100 du montant des dépenses portées en compte, en exécution des deux derniers paragraphes qui précèdent, pour tenir compte à la compagnie de ses frais généraux et dépenses d'administration centrale, de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux; ce quantum sera réduit à 12 p. 100 pour les travaux complémentaires, après la mise en exploitation.

Seront déduits du compte ainsi dressé :

A. — Les produits bruts de toute nature afférents aux diverses sections jusqu'à la mise en exploitation exclusivement;

B. — Le produit de l'aliénation des propriétés immobilières.

La compagnie devra, dans le premier trimestre de chaque année, remettre au ministre des travaux publics le compte des dépenses de premier établissement ainsi dressé comme il est dit ci-dessus. Ce compte sera complété dans le délai de trois mois à dater du 31 décembre de l'année qui suivra l'ouverture de l'ensemble des lignes à l'exploitation; il sera, à dater du même jour, majoré, à titre de prime d'économie, de la moitié de la différence entre le montant des dépenses réelles de premier établissement et le chiffre maximum kilométrique de 74.000 francs prévu pour ces dépenses.

Le compte de premier établissement sera ensuite augmenté chaque année du

montant réel des dépenses complémentaires dont la nécessité après la mise en exploitation serait reconnue, après avis du Conseil d'État, pour création ou agrandissements de gares, stations ou haltes, augmentation de matériel et installation complémentaires de toute nature jusqu'à concurrence d'un chiffre maximum total de 5 000 francs par kilomètre.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics garantit à la compagnie, pendant toute la durée de la concession, sur le montant du compte de premier établissement ainsi dressé, un intérêt égal aux charges effectives des obligations émises comme il a été dit ci-dessus, en représentation des dépenses réellement faites et dûment justifiées, y compris la prime d'économie, le tout dans les limites des maxima indiqués à l'article 4.

Le prix moyen des obligations sera établi déduction faite de tous droits à la charge de la compagnie, dont les titres sont ou seront frappés et de tous autres frais accessoires dont la compagnie justifiera.

La garantie de revenu attribuée à la compagnie s'exercera, en ce qui concerne les dépenses de premier établissement, à dater du jour de la mise en exploitation totale ou partielle des lignes, au prorata du nombre de kilomètres exploités, et, en ce qui concerne les dépenses pour travaux complémentaires, à dater du jour de la réception de ces travaux par les ingénieurs du contrôle.

Art 6. — Pour le fonctionnement de la garantie d'intérêt, le produit net annuel de l'exploitation sera calculé en déduisant du montant des recettes brutes de toute nature le montant des dépenses d'exploitation.

Ces dépenses comprendront les dépenses du service de la voie, de la traction et de l'exploitation, y compris le renouvellement des voies et l'entretien du matériel roulant, l'intérêt, au taux de 4 p. 100, des avances faites par la compagnie pour approvisionnements et pour solder les dépenses courantes en cas d'insuffisance des produits de l'exploitation, les versements de la compagnie aux caisses de retraite et de prévoyance, les impôts, patentes et frais de contrôle, les dépenses relatives aux accidents et aux incendies, sauf les cas de faute lourde de la compagnie ou de ses agents.

Aux dépenses d'exploitation ci-dessus indiquées, il sera ajouté une majoration de 9 p. 100 pour frais généraux et dépenses d'administration centrale.

Toutefois, le montant total de ces dépenses ne pourra excéder le maximum résultant de l'application des formules ci-après dans lesquelles R représente la recette brute kilométrique (impôts déduits) :

$2.000 + \frac{R}{2}$, tant que la recette brute kilométrique sera inférieure à 4.000 francs.

Pour une recette brute supérieure à 4.000 francs par kilomètre et inférieure à 14.000 francs, la constante de 2.000 francs fixée à la formule ci-dessus sera réduite d'une quantité égale à 20 p. 100 de l'excédent de recette dépassant 4.000 francs.

$\frac{R}{2}$ pour une recette brute supérieure à 14.000 francs.

Si l'application de ces formules fait ressortir un chiffre de dépenses d'exploitation supérieur au chiffre de dépenses réellement faites par la compagnie, la

moitié de cet excédent sera attribuée à la compagnie à titre de prime d'économie.

Le mode de répartition :

1° Des dépenses de matériel roulant entre les diverses lignes exploitées par la compagnie ;

2° Des dépenses de traction et d'exploitation entre les lignes concédées par la présente convention et les lignes d'intérêt local que la compagnie exploite ou exploitera dans la même région, sera déterminé par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Art. 7. — Après la mise en exploitation des lignes concédées par la présente convention, le fonds de réfection et de prévoyance, déjà constitué par la compagnie pour ses concessions antérieures, devra être porté et maintenu au chiffre de 1 million au moins, au moyen de prélèvements à faire sur la prime d'économie d'exploitation dont il est parlé à l'article 6 ci-dessus.

Art. 8. — La compagnie sera tenue de faire circuler sur chaque ligne trois trains réguliers par jour dans chaque sens. Toutefois, le ministre des travaux publics pourra, à toute époque, exiger la mise en circulation de trains supplémentaires sans rémunération spéciale, pourvu que cette mise en circulation ne nécessite pas d'acquisition de matériel roulant en sus des dépenses dont l'inscription aura été autorisée au compte de premier établissement.

Art. 9. — Les sommes versées par l'État en vertu des clauses de garantie constitueront des avances remboursables avec les intérêts à 4 p. 100.

Toutes les fois que les recettes nettes de l'ensemble des lignes faisant l'objet de la présente convention dépasseront le revenu net annuel garanti, l'excédent sera attribué pour deux tiers à l'État en remboursement des avances faites par lui pour ces lignes au titre de la garantie. Le troisième tiers appartiendra à la compagnie.

Après complet remboursement à l'État de ses avances cumulées avec les intérêts à 4 p. 100, l'excédent des recettes nettes annuelles sur le montant du revenu annuel garanti sera partagé par moitié entre l'État et la compagnie.

Art. 10. — Les sommes que l'État aura à avancer à la compagnie ou que cette dernière aura à reverser à l'État, par application de la présente convention, seront payées semestriellement et dans les deux mois au plus à partir de la production par la compagnie des pièces justificatives des recettes et des dépenses, sauf les retenues que l'État jugerait utile de faire jusqu'au règlement définitif des comptes.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État et sous le contrôle du ministre des travaux publics des dépenses d'établissement et des travaux complémentaires, ainsi que des recettes et des dépenses d'exploitation.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 264 et *Journal officiel* du 30 mars 1893.

(N° 205)

[4 avril 1893]

Loi approuvant une convention passée avec la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la modification du compte d'exploitation partielle.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 17 octobre 1892, entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 2. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

. . . .

CONVENTION.

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part,

Et la société anonyme établie, à Paris, sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, représentée par M. Caillaux, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, rue Saint-Lazare, 88, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 19 février 1892, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an au plus tard, à dater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — L'article 16 de la convention du 26 mai 1883, modifiée par l'avenant du 9 juillet et approuvée par la loi du 20 novembre 1883, est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

Au compte unique d'exploitation de 1891 seront rattachés :

1° Les lignes concédées avant 1875 et non encore comprises dans le compte d'exploitation de 1890;

2° Les lignes ouvertes en 1881 et 1882.

Au compte unique d'exploitation de 1892 seront rattachées les lignes ouvertes en 1883.

Au compte unique d'exploitation de 1893 seront rattachées les lignes ouvertes en 1884.

Au compte unique d'exploitation de 1894 seront rattachées les lignes ouvertes en 1885-1886-1887-1888-1889.

A partir de l'année 1895 y comprise, toutes les lignes ouvertes seront rattachées successivement au compte unique d'exploitation, à l'expiration d'un délai de cinq ans, compté pour chaque ligne à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de la ligne entière.

Toutefois la compagnie aura la faculté de reporter au compte de premier établissement les insuffisances des lignes qui auraient été le plus récemment ouvertes à l'exploitation, jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour équilibrer, avec les produits nets du compte unique d'exploitation augmentés de la garantie accordée par l'État pour les lignes composant le nouveau réseau, les charges effectives de ces lignes, ainsi que les prélèvements prévus par l'article 11 de la convention des 26 mai et 9 juillet 1883 (y compris les charges des approvisionnements, dans la limite d'un maximum de 40 millions de francs et l'amortissement des actions).

Jusqu'à l'admission d'une ligne dans le compte unique d'exploitation, les charges effectives des sommes dépensées par la compagnie pour son exécution et sa mise en service seront, ainsi que ses frais d'exploitation, payés au moyen de ses produits nets et, en cas d'insuffisance, portés au compte de premier établissement.

Dans tous les cas, l'inscription des insuffisances au compte de premier établissement cessera nécessairement le 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes comprises à l'article 1er de la convention des 26 mai et 9 juillet 1883.

. . . .

(N° 206)

[8 avril 1893]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, à Lyon, entre la gare des Minimes et la place de Fourvières, d'un embranchement du chemin de fer funiculaire d'intérêt local de Lyon à Saint-Just.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, entre la gare des Minimes et la place de Fourvières à Lyon, d'un embranchement du chemin de fer funiculaire d'intérêt local de Lyon à Saint-Just.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution de ladite ligne ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans, à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée le 27 octobre 1892, entre le préfet d'une part et la compagnie de Fourvières et Ouest-Lyonnais d'autre part.

Une copie certifiée conforme de cette convention restera annexée à la présente loi.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

. . . .

CONVENTION.

Entre M. G. Rivaud, préfet du Rhône, officier de l'ordre national de la Légion d'honneur, agissant en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880;

3° Des délibérations du conseil général du Rhône, en date des 15 avril et 16 septembre 1891 ;

Et sous réserve de la loi déclarative d'utilité publique,

D'une part;

Et M. Vincent Chapuis, demeurant à Lyon, rue Tronchet, 91, président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer de Fourvières et Ouest-Lyonnais, dont le siège social est à Lyon, 4, avenue du Doyenné, agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, en vertu des pouvoirs qu'il tient de l'assemblée générale des actionnaires, en date du 23 juin 1891, et de la délibération du conseil d'administration, en date du 13 novembre 1891, dont extraits sont annexés aux présentes.

D'autre part;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le département concède à la compagnie de Fourvières et Ouest-Lyonnais, qui accepte, la concession de la construction et de l'exploitation d'un embranchement allant des Minimes à Fourvières, sur le chemin de fer

d'intérêt local à traction funiculaire, de Lyon au faubourg Saint-Just, déjà en exploitation.

Art. 2. — La compagnie de Fourvières et Ouest-Lyonnais s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls et sans aucune subvention, l'embranchement dont la concession fait l'objet des présentes et à se conformer, pour son exécution et son exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 15 décembre 1872 qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Lyon au faubourg Saint-Just, sous réserve des modifications suivantes apportées à divers articles dudit cahier des charges.

A. — Art. 1er — Cet embranchement partira de la gare des Minimes pour aboutir à la place de Fourvières. Il y aura une station à Fourvières et une aux Minimes.

Le chemin de fer ne fera que le service des voyageurs.

La gare à construire à Fourvières sera disposée de telle sorte qu'elle ne nuise en rien à la circulation sur la place de Fourvières.

B. — Art. 2, § 1er. — Supprimé.

§ 2. — Pas de changement.

C. — Art. 3. — Remplacé par la rédaction suivante :

Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances sans que les projets aient été approuvés conformément à l'article 8 de la loi du 11 juin 1880, pour les projets d'ensemble par le conseil général et pour les projets de détail des ouvrages, par le préfet, sous réserve de l'approbation spéciale du ministre des travaux publics, dans le cas où les travaux affecteraient des cours d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie.

A cet effet, les projets d'ensemble, comprenant le tracé, les terrassements et l'emplacement des stations seront remis au préfet dans les six mois au plus tard de la loi déclarative d'utilité publique.

Le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumettra ces projets au conseil général qui statuera définitivement, sauf le droit réservé au ministre des travaux publics par le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi d'appeler le conseil général à statuer à nouveau sur lesdits projets.

L'une des expéditions ainsi approuvées sera remise au concessionnaire avec la mention approbative du conseil général, l'autre restera entre les mains du préfet.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

D. — Art. 6. — Remplacé par la rédaction suivante :

Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés pour une voie.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances ne pourront recevoir une autre destination.

E. — Art. 7, § 1er. — Remplacé par la rédaction suivante :

Le chemin de fer sera à voie unique.

§§ 2 et 3. — Pas de changement.

§§ 4, 5 et 6. — Remplacés par la rédaction suivante :

La largeur des caisses des véhicules ne devra pas dépasser 2m,85, y compris toutes saillies, notamment celles des marchepieds latéraux. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,55.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,70.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 0m,35 et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette d'une largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 0m,90 au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales sur les propositions du concessionnaire.

F. — Art. 8, § 1er. — Remplacé par la rédaction suivante :

Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 200 mètres.

§ 2. — Remplacé par la rédaction suivante :

Le maximum des déclivités est fixé à 0m,120.

§§ 3 et 4. — Pas de changement.

G. — Art. 11, §§ 1 et 2. — Pas de changement.

§ 3. — Remplacé par la rédaction suivante :

La largeur entre les parapets sera d'au moins 4m,25. La hauteur de ces parapets ne pourra, en aucun cas, être inférieure à 1 mètre.

H. — Art. 15. — Remplacé par la rédaction suivante :

Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4m,25 entre les pieds droits au niveau des rails. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à 50 mètres de distance de chaque côté et seront disposés en quinconce d'un côté à l'autre. La hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails sera de 4m,50.

La distance verticale qui sera ménagée entre l'intrados et le dessus des rails pour le passage des trains dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures ne sera pas inférieure à 4 mètres.

L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

I. — Art. 19. — Remplacé par la rédaction suivante :

Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité. Les rails seront posés sur longrines et traverses ; ils seront en acier et du poids de 35 kilogrammes par mètre courant. L'espacement maximum des traverses sera de 1 mètre d'axe en axe.

J. — Art. 27. — Remplacé par la rédaction suivante :

Les travaux seront soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du ministre des travaux publics.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées entre entrepreneurs agréés à l'avance. Toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra obtenir de l'assemblée générale des actionnaires la sanction soit de la régie, soit du traité.

Tout marché à forfait avec ou sans série de prix, passé avec un entrepreneur soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections du chemin de fer est dans tous les cas formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance du préfet auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le cahier des charges et celles qui résulteront des projets approuvés.

K. — Art. 32, §§, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12. — Pas de changement.

§ 8. — Supprimé.

L. — Art. 35. — Remplacé par la rédaction suivante :

La présente concession formera un tout indivisible avec la concession du chemin de fer d'intérêt local de Lyon au faubourg Saint-Just.

Sa durée prendra fin avec celle de cette dernière concession, le 31 décembre 1973.

M. — Art. 42. — Remplacé par la rédaction suivante :

TARIF PAR TÊTE y compris tous impôts des Minimes à Fourvières et *vice versa*	PRIX		
	de péage	de transport	Totaux
	fr.	fr.	fr.
1re classe.	0,067	0,033	0,100
2e classe.	0,034	0,016	0,050

Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

N. — Art. 45. — Supprimé.

O. — Art. 46. — Supprimé.

P. — Art. 48. — Supprime.

Q. — Art. 49. — Supprimé.

R. — Art. 50. — Supprimé.

S. — Art. 51. — Supprimé.

T. — Art. 62, § 1er. — Pas de changement.

§ 2. — Remplacé par la rédaction suivante :

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année à la caisse du trésorier-payeur du département du Rhône une somme de 500 francs.

§§ 3, 4 et 5. — Pas de changement.

U. — Art. 63. — Remplacé par la rédaction suivante :

Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 5.000 francs en numéraire.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes seront rendus au concessionnaire par le département et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

. . . .

DÉCRETS

(N° 207)

[27 janvier 1893]

Décret portant modification au cahier des charges annexé au décret du 28 août 1888 qui a autorisé la chambre de commerce de Honfleur à établir et à administrer un service d'outillage public dans le port de Honfleur.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics et du Ministre du commerce, de l'industrie et des colonies,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le cahier des charges ci-joint est substitué au cahier des charges annexé au décret susvisé du 28 août 1888 (*), qui a autorisé la chambre de commerce de Honfleur à établir et à administrer un service d'outillage public dans le port de Honfleur.

Art. 2. — La dépense d'acquisition ou de premier établissement des installations et engins mentionnés à l'article 3 de ce nouveau cahier des charges sera prélevée sur le montant de l'emprunt de 300.000 francs autorisé par le décret du 15 septembre 1888.

La chambre de commerce est, en outre, autorisée à imputer sur les mêmes ressources une somme de 26.000 francs applicable à la construction des voies ferrées de circulation sur les quais du port de Honfleur.

. . . .

(*) Voir *Ann.* 1889, p. 277.

Installation d'outillage sur les quais du port de Honfleur.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE 1er

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1 et 2 *du type.*

TITRE II

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — Les engins et ouvrages que le permissionnaire est tenu dès maintenant d'établir sont les suivants :

1° Quatre grues à vapeur roulantes, de la force de 1.500 kilogrammes;

2° Une grue à vapeur sur ponton, de la force de 1.500 kilogrammes;

3° Une usine électrique fournissant l'électricité à un nombre suffisant de lampes à arc montées sur pylônes pour éclairer une partie des quais et des terre-pleins du port;

4° Des hangars couvrant une superficie de 1.200 mètres;

5° Deux pompes à vapeur d'un débit de 1.800 litres à la minute et d'une puissance de jet de 45 mètres ;

6° Un gril de carénage situé dans l'avant-port, près de l'écluse du bassin de l'Est, et présentant 70 mètres de longueur sur 10m,30 de largeur ;

7° Une cale de carénage située dans le bassin de l'Ouest;

Le reste, *comme au type* (*).

(N° 208)

[25 février 1893]

Décret autorisant un particulier à établir et exploiter un pont bascule sur les quais du port de Nantes.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le sieur Boisseau-Dayre, demeurant à Nantes, 10,

(*) Voir *le type*, *Ann.* 1890, p. 717, et *Journal officiel* du 16 février 1890.

rue de Feltre, est autorisé à établir et à exploiter un pont-bascule sur les quais du port de Nantes (Loire-Inférieure) aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

Il est également autorisé à maintenir, aux clauses et conditions du même cahier des charges, le pont-bascule qu'il exploite déjà en vertu des arrêtés préfectoraux du 27 décembre 1877 et du 2 septembre 1887.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

(N° 209)

[30 mars 1893]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway de la place Saint-Augustin au cours de Vincennes et approuvant la convention passée entre la ville de Paris et la compagnie générale des omnibus pour la concession de ce tramway.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans la ville de Paris, entre la place Saint-Augustin et le cours de Vincennes, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs, de leurs bagages et éventuellement des messageries.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

(*) Voir *Ann.* 1890, p. 717, et *Journal officiel* du 20 mars 1893.

Art. 3. — La Ville de Paris est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway désignée à l'article 1er, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, les 19 janvier 1892 et 22 mars 1893 entre le préfet de la Seine, agissant au nom de la Ville de Paris, et la compagnie générale des omnibus, pour la concession de cette ligne de tramway.

Ladite convention, le cahier des charges et le plan ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 5. — L'administration pourra exiger à une époque quelconque de la concession que la traction mécanique soit remplacée provisoirement par la traction au moyen de chevaux, si elle juge que le premier de ces deux modes de traction n'assure pas convenablement la sécurité et la régularité du service ou qu'il présente des inconvénients graves pour le public.

Ce changement devra, pour devenir définitif, être ordonné par un décret rendu dans les mêmes formes que celles qui ont précédé le présent décret, la compagnie concessionnaire entendue.

Art. 6. — Les trains se composeront de deux voitures au plus, et leur longueur totale ne dépassera pas 20 mètres.

Art. 7. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

Tramway à traction mécanique à établir entre la place Saint-Augustin et le cours de Vincennes, et comprenant deux tronçons à construire : 1° entre la place Saint-Augustin et la rue Lafayette; 2° entre le boulevard de la Villette et le cours de Vincennes.

CONVENTION

ENTRE LA VILLE DE PARIS ET LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Art. 1er. — La ville de Paris concède à la compagnie générale des omnibus, pour une période devant prendre fin au 31 mai 1910, l'établissement et l'exploitation d'un tramway à établir entre la place Saint-Augustin et le cours de Vincennes, ladite ligne étant définie au cahier des charges ci-joint, qui sera annexé au décret à intervenir et se trouve d'ailleurs soumise aux conditions des traités du 18 juin 1860 et 31 juillet 1877, passés entre la ville et la compagnie des omnibus.

Art. 2. — Il est stipulé, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin

1880, que, dans la rédaction du cahier des charges, ont été modifiés ou supprimés les articles ou portions d'articles indiqués ci-après, savoir :

Articles modifiés : 4, 6, 10, 11, 12, 14, 19, 20, 21, 23, 27, 29, 36, 37 et 38.

Articles supprimés : 7, 8, 24, 25, 26, 28, 30, 32 et 34.

Article ajouté : 37 *bis*.

Art. 3. — Dans tous les points où les chaussées n'auront pas entre les trottoirs les largeurs prescrites par le cahier des charges, le tracé des trottoirs et les plantations seront remaniés conformément aux prescriptions de l'administration, par les soins et aux frais de la compagnie.

Ce seront les ingénieurs municipaux qui exécuteront les travaux de démolitions des chaussées, la fondation de béton, le pavage des chaussées et tous les autres travaux touchant à la voie publique, en faisant les fournitures nécessaires; ce seront les mêmes ingénieurs qui rétabliront et assureront les écoulements d'eau arrêtés, suspendus ou modifiés par les travaux; ils rétabliront de même les voies de communication, publiques ou particulières, que les travaux obligeraient à modifier. Les dépenses de ces divers travaux seront soldées par la ville, le montant des avances majoré de 5 p. 100 à titre de frais généraux, non compris les frais d'études, qui seront supportés par la compagnie, sera recouvré au moyen d'états que le préfet rendra exécutoires. La compagnie pourra être invitée à constituer les provisions nécessaires. A ces travaux d'établissement seront assimilés, tant au point de vue de l'exécution que du payement des dépenses, les travaux de réfection générale ou de modification radicale du système des voies.

Art. 4. — Les travaux exécutés par la compagnie elle-même seront surveillés par la ville, à laquelle les projets d'exécution seront soumis; ils devront être exécutés avec la célérité et toutes les précautions convenables de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers devront être éclairés et gardés la nuit.

La surveillance qu'exercera la ville aura uniquement pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des obligations qui lui incombent; elle sera toute d'intérêt public, ne comportera aucune responsabilité et ne pourra faire naître aucune obligation quelconque à la charge de la ville.

Art. 5. — Avant de procéder à la réception définitive prévue à l'article 17 du règlement du 6 août 1881, la ville se réserve le droit de procéder à la réception provisoire des travaux exécutés par la compagnie.

Art. 6. — La compagnie générale des omnibus sera mise en possession de tous les éléments dont dispose l'administration au sujet des servitudes, conduites d'eau et de gaz, nivellements existants ou en projet, etc. ; moyennant quoi elle pourra s'assurer de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires à l'établissement du tramway.

En conséquence, après cette vérification faite par la compagnie, l'administration ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendue responsable des erreurs, imperfections ou lacunes dont les plans ou projets pourraient être entachés, ni des difficultés matérielles qui pourraient surgir dans l'exécution du tramway.

Art. 7. — La compagnie générale des omnibus sera tenue de déposer aux

préfectures de la Seine et de police, un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

Art. 8. — La compagnie devra entretenir à ses frais et par ses soins, constamment en bon état les voies ferrées. L'entretien comprendra celui du pavage des entre-rails et entre-voies, ainsi que des zones de 70 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Cet entretien sera, du reste, assuré par la ville elle-même, moyennant le payement, par la compagnie, des redevances annuelles suivantes :

1° 2f,35 par mètre courant de voie simple (les longueurs des voies étant comptées à partir des pointes d'aiguilles) ;

2° 10 francs par appareil de bifurcation ou par traversée de voie simple ou double ;

3° 10 francs par plaque tournante (le pavage de la plaque même étant, d'ailleurs, entretenu par la compagnie.)

Ces divers tarifs seront susceptibles d'être revisés aux mêmes époques que pour les lignes existantes. Les contributions résultant de leur application seront payées par trimestre et d'avance, à partir de la mise en exploitation de chaque section de ligne et versées à la caisse municipale.

Art. 9. — Les réparations des voies ferrées et, au besoin, leur reconstruction totale seront faites suivant les règles de l'art à première injonction des ingénieurs ; elles seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables et conformément aux instructions desdits ingénieurs. Les chaussées devront être bloquées par les agents de la compagnie soigneusement et dans la même journée.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution dans ces réparations, il y serait immédiatement pourvu aux frais de la compagnie, sans préjudice des poursuites qui pourraient être exercées contre elle pour contraventions aux règlements et des dommages intérêts dont elle pourrait être passible envers les tiers, en cas de préjudices ou d'accidents. Le montant des avances faites sera recouvré par des états rendus exécutoires par le préfet.

Le pavage définitif sera exécuté sur les étendues jugées convenables par les ingénieurs. Les travaux seront faits par les soins du service municipal ; les recouvrements correspondants étant opérés mensuellement sur la compagnie générale des omnibus, moyennant un prix à forfait de 1f,20 par mètre carré de pavage en pierre remanié et au prix de revient majoré de 5 p. 100 pour les autres revêtements. Ces bases sont susceptibles d'être revisées tous les trois ans

Il est bien entendu que la compagnie devra, en dehors du forfait d'entretien annuel, payer les frais de raccordement chaque fois que le mauvais état de sa voie, constaté par les ingénieurs, aura nécessité des réparations ou réfections ; mais, d'un autre côté, si sur certains points le pavage et les rails ont tassé simultanément et qu'un relèvement général soit nécessaire, la compagnie pourra profiter du remaniement du pavage effectué à cette occasion pour relever ses rails sans avoir à supporter aucune dépense pour cet objet. Elle pourra de même profiter des relevés à bout et des remaniements de pavage exécutés par la ville pour réparer, redresser et même renouveler ses voies dans l'étendue atteinte par ces travaux.

Art. 10. — Les agents et cantonniers que la compagnie établira pour l'entretien et la police des voies ferrées pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux piqueurs et cantonniers des ponts et chaussées.

Le personnel sera assez nombreux et assez instruit pour qu'aucune partie du service ne reste en souffrance.

Art. 11. — La compagnie des omnibus payera à la ville les redevances pour permis de stationnement et location de la voie publique désignés à l'article 37 bis du cahier des charges.

Les magasins, dépôts et ateliers devront être établis dans les limites de l'octroi.

L'administration pourra d'ailleurs, à toute époque, après avoir entendu la compagnie dans ses observations, modifier les points de stationnement sur la voie publique, le nombre des voitures affectées à la ligne, les intervalles entre les départs, la durée du trajet et le service des correspondances ; elle pourra aussi ordonner l'établissement de nouvelles correspondances.

La compagnie devra se conformer aux réquisitions qui lui seront ainsi adressées dans le délai imparti.

Art. 12. — La compagnie devra tenir compte, dans son exploitation, de toutes les améliorations et de tous les progrès dont l'application viendrait à être reconnue utile.

Art. 13. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite de travaux exécutés sur la voie publique, la compagnie, après avoir été entendue, pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en les branchant l'une sur l'autre, soit en employant, à la traversée de l'obstacle, des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

Par contre l'administration se réserve le droit de suspendre momentanément le service lorsque le passage serait rendu difficile :

1° Par des travaux sur ou le long de la voie, aux tuyaux, canaux, conduites et autres ouvrages souterrains à construire ou à mettre en place ;

2° Par un rassemblement considérable à l'occasion d'une fête, d'une revue, etc.

Lorsqu'il n'y aura pas urgence, la compagnie générale des omnibus devra être prévenue de l'interruption au moins trois jours à l'avance.

En cas d'urgence, dont elle sera seule juge et sans recours contre elle, l'administration peut interdire immédiatement la circulation.

Art. 14. — La compagnie générale des omnibus ne sera admise à réclamer aucune indemnité, ni à raison du dommage que le roulage pourrait causer aux voies ferrées, ni à raison de l'état de la chaussée et de l'influence qu'il pourrait exercer sur la conservation et l'entretien desdites voies, ni à raison de l'ouverture de nouvelles voies de communication, ni à raison du trouble et des interruptions de service prévues à l'article précédent, ni pour une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 15. — Dans le cas où la compagnie des omnibus viendrait à être déclarée déchue par application du traité du 18 juin 1860 visé à l'article 1er ci-dessus, la présente convention serait résiliée de plein droit, et il serait fait

application à ladite compagnie des dispositions relatives à la déchéance, prévues par les articles 20 à 22 du cahier des charges spécial visé à l'article 1er ci-dessus.

Art. 16. — La compagnie sera tenue de transporter gratuitement tous les fonctionnaires et agents municipaux qui lui seront désignés par le préfet.

. . . .

CAHIER DES CHARGES

POUR LA CONCESSION D'UN TRAMWAY A TRACTION MÉCANIQUE ENTRE LA PLACE SAINT-AUGUSTIN ET LE COURS DE VINCENNES, ET COMPRENANT DEUX TRONÇONS A CONSTRUIRE : 1° ENTRE LA PLACE SAINT-AUGUSTIN ET LA RUE LAFAYETTE; 2° ENTRE LE BOULEVARD DE LA VILETTE ET LE COURS DE VINCENNES (*).

(N° 210)

[3 avril 1893]

Décret ayant pour objet d'approuver la substitution à la compagnie des tramways de Lyon à Neuville-sur-Saône et extension de la compagnie nouvelle des tramways de Lyon à Neuville-sur-Saône et extension, comme rétrocessionnaire des tramways de Lyon à Neuville-sur-Saône.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à la compagnie des tramways de Lyon à Neuville-sur-Saône et extension, de la compagnie nouvelle des tramways de Lyon à Neuville-sur-Saône et extension comme rétrocessionnaire du tramway de Lyon à Neuville-sur-Saône, dont l'établissement dans le département du Rhône a été déclaré d'utilité publique par le décret du 25 février 1890.

Cette convention, ainsi que les plans d'ensemble susvisés, resteront annexés au présent décret.

(*) Voir *le type*, *Ann.* 1882, p. 292, *Officiel* du 2 avril 1892.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie nouvelle des tramways de Lyon à Neuville-sur-Saône et extension, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation du tramway ci-dessus, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

. . . .

(N° 211)

[18 avril 1893]

Décret portant déclaration d'utilité publique pour un second réseau de tramways dans le département de la Drôme.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Drôme, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'un réseau de tramways à traction de locomotives, destiné au transport des voyageurs et des marchandises et comprenant les trois lignes suivantes :

1° De Chabeuil à Sainte-Eulalie-en-Royans par Bourg-de-Péage ;

2° De Saint-Donat à Tain et à Romans;

3° De Châtillon à Pont-de-Quart.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois, à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation des tramways destinés à l'article 1er ci-dessus, par le département de la Drôme, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 3. — Est approuvée la concession, à la compagnie des chemins de fer de la Drôme, des lignes de tramways mentionnées à l'article 1er ci-dessus, conformément à la convention susvisée.

Art. 4. — Pour l'application des articles 36 et 39 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement est fixé à 54.000 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder 74 kilomètres.

Le maximum de la charge annuelle pouvant résulter pour le Trésor des dispositions qui précèdent, ainsi que de celles du décret susvisé du 17 août 1891, est fixé à la somme de 1.150 fr. par kilomètre, sans pouvoir dépasser, pour l'ensemble des lignes qui font l'objet tant du décret du 17 août 1891 que du présent décret, la somme de 193.200 francs.

. . . .

DÉPARTEMENT DE LA DROME

Concession de nouvelles lignes de tramways à traction de locomotives, pour le transport des voyageurs et des marchandises.

CONVENTION.

L'an 1893, le 10 avril,

Entre les soussignés :

M. Charles Strauss, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, préfet de la Drôme, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu des délibérations du conseil général en date des 21 août 1891, 27 avril et 26 août 1892, et du 10 avril 1893,

D'une part;

Et la compagnie des chemins de fer de la Drôme, représentée par MM. Dujardin Beaumetz et Marchand,

D'autre part;

A été faite et acceptée la convention ci-après :

Art. 1er. — Le département de la Drôme concède à la compagnie des chemins de fer de la Drôme, qui accepte, la construction et l'exploitation, pour une durée de soixante-quinze ans, à compter du 17 août 1891, d'un réseau de tramways à traction de locomotives pour transport des voyageurs et des marchandises, comprenant les lignes suivantes :

1° De Chabeuil à Sainte-Eulalie-en-Royans par Bourg-de-Péage ;

2° De Saint-Donat à Tain et à Romans (partie comprise entre Saint-Donat et la route départementale n° 3) ;

3° De Châtillon à Pont-de-Quart.

Ce réseau empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Ligne de Chabeuil à Sainte-Eulalie-en-Royans, route départementale n° 6,

chemins d'intérêt commun n°s 19, 2 et 49, route départementale n° 7, chemin de grande communication n° 4.

Ligne de Saint-Donat à Tain et à Romans, chemins de grande communication n°s 10 et 17 et d'intérêt commun n°s 14 et 9 ;

Ligne de Châtillon à Pont-de-Quart, route départementale n° 8.

La concession accordée par le département n'aura d'effet qu'en vertu du décret déclaratif d'utilité publique restant à intervenir pour approuver la présente convention.

Art. 2. — La concession est soumise aux clauses et conditions de la convention du 10 août 1891 (*), portant concession des tramways de Romans à Tain, de Montélimar à Dieulefit, de Valence à Chabeuil et de Saint-Vallier au Grand-Serre, et du cahier des charges annexé à ladite convention.

Elle prendra fin le 17 août 1966.

Le délai de dix-huit mois fixé par l'article 3 du cahier des charges du 10 août 1891 ne courra pour les nouvelles lignes qu'à dater de l'approbation des projets d'exécution.

Art. 3. — Le taux de la garantie d'intérêt accordée par le département est fixé, pour les lignes concédées à l'article 1er, à 4^f,25 p. 100, amortissement compris.

La longueur totale à laquelle s'appliquera cette garantie ne pourra excéder pour l'ensemble des trois lignes définies à l'article 1er le chiffre de 74 kilomètres.

Le chiffre auquel sont évalués les frais d'exploitation par kilomètre et par an est fixé, pour les trois lignes définies par l'article 1er, au montant de la recette brute tant que celle-ci n'atteindra pas 2.900 francs, et à 1.450 francs augmentés de la moitié de la recette brute, impôts déduits (R), soit à 1.450 francs $+ \frac{R}{2}$, quand la recette dépassera 2.900 francs, le nombre des trains restant réglé conformément aux dispositions de la convention du 10 août 1891.

Le maximum auquel est limitée la subvention totale à payer par le département, tant à l'aide de ses ressources propres et des subventions des communes et des particuliers qu'à l'aide de la subvention de l'État, est fixé pour les lignes concédées à l'article 1er ci-dessus à 2.300 francs par kilomètre et par an, c'est-à-dire que les subventions respectives de l'État et du département seront, l'une comme l'autre, limitées à 1.150 francs et calculées de la même manière dans tous les cas.

Art. 4. — Pour les calculs auxquels donnera lieu l'application de la loi et de la présente convention, les lignes désignées à l'article 1er seront considérées comme ne formant qu'un ensemble entre elles et avec les lignes dont l'utilité publique a été déclarée par le décret du 17 août 1891.

Il sera fait masse des dépenses de premier établissement et des recettes et dépenses d'exploitation de toutes les lignes réunies pour établir l'intervention pécuniaire éventuelle de l'État et du département.

. . . .

(*) Voir *Ann.* 1892, p. 328.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 212)

[29 avril 1892]

Travaux publics. — Dommages aux usines. — Chemins de fer. — (Compagnie de l'Est contre sieur Munaut.)

Lorsqu'une ligne d'intérêt local a été rétrocédée à l'État, libre de toutes charges, et qu'elle a fait ensuite l'objet d'une concession à une compagnie d'intérêt général, celle-ci ne peut pas être rendue responsable d'un dommage causé à un tiers par les travaux de la compagnie primitive.

Intérêts des sommes payées en trop : Payement non justifié. Rejet.

Considérant que les conclusions du sieur Munaut, devant le conseil de préfecture, tendaient à la condamnation, tant de la compagnie des chemins de fer de l'Est que de la compagnie du chemin de fer de l'Argonne, au payement de diverses indemnités pour le préjudice qui aurait été causé à son usine par la construction de la ligne de Vouziers à Apremont;

Considérant que, dans son mémoire en défense au pourvoi de la compagnie de l'Est, le sieur Munaut a pris, devant le Conseil d'État, des conclusions tendant à faire annuler la partie de l'arrêté du 30 janvier 1889, qui a mis la compagnie de l'Argonne hors de cause;

Mais considérant que le sieur Munaut, auquel il appartenait, s'il s'y croyait fondé, de se pourvoir, par voie de recours principal, contre cette partie de l'arrêté, n'est pas recevable à en demander l'annulation par voie de recours incident;

En ce qui concerne le pourvoi de la compagnie de l'Est :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la ligne de Vouziers à Apremont a été rétrocédée par la compagnie de l'Argonne à l'État, entièrement libérée de toutes charges, en vertu d'un

traité approuvé par la loi du 14 avril 1880, et que, par un traité approuvé par la loi du 20 novembre 1883, l'État l'a concédée aux mêmes conditions à la compagnie de l'Est ; qu'il suit de là qu'il n'existe entre les deux compagnies aucun lien de droit et que le litige actuel ne peut avoir d'autre objet que les prétentions respectives de la compagnie de l'Est et du sieur Munaut ;

Considérant qu'il résulte des deux rapports d'expertise que les travaux exécutés par cette compagnie soit en amont, soit en aval de la forge de Cornay, n'ont pu nuire au régime hydraulique de cette usine ; que ces constatations n'ont pas été contredites par le rapport du tiers expert ; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné la compagnie de l'Est à payer au sieur Munaut la somme de 7.500 francs à titre d'indemnité ;

Sur les conclusions de la compagnie de l'Est tendant au remboursement avec intérêts des sommes qui auraient été payées en exécution de l'arrêté attaqué :

Considérant que la compagnie ne justifie pas qu'elle ait payé aucune somme en exécution dudit arrêté ; que, dès lors, il n'y a pas lieu de faire droit à ses conclusions sur ce point ;

En ce qui concerne les frais d'expertise et de tierce expertise :

Considérant qu'il y a lieu de les mettre à la charge du sieur Munaut, qui succombe dans sa prétention... (La compagnie de l'Est est déchargée des condamnations prononcées contre elle. Le sieur Munaut supportera la totalité des frais d'expertise et de tierce expertise et les dépens.)

(N° 213)

[29 avril 1892]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Chemins vicinaux d'intérêt commun. — Roc imprévu. — (Commune de Saint-Just-en-Chevalet contre sieur Monier.)

En présence de la clause forfaitaire du devis portant que les travaux de terrassements du chemin doivent être payés au mètre courant et qu'il n'est admis qu'une seule nature de déblais à un prix moyen fixé au devis, l'entrepreneur n'est pas fondé à arguer de difficultés imprévues d'extraction de rocher pour obtenir un supplément de prix.

. . . .

(N° 214)

[29 avril 1892]

Travaux publics communaux. — Théâtre. — Architecte. — Remplacement au cours des travaux. — Honoraires. — Dépassement des devis. — Malfaçons. — Responsabilité. — (Sieur Hardion contre Ville de Tours.)

Malfaçons. Des travaux de parachèvement ou de réfection de détail (consolidation des escaliers construits trop légèrement par suite des insuffisances de crédit, dépose et pose des solivages, scellement défectueux d'une lambourde), ne constituent pas des malfaçons susceptibles d'être mises à la charge de l'architecte (I, III).

Dépassement du devis. — Lorsque les prévisions du devis dressé par l'architecte et dans la limite desquelles il devait se renfermer pour l'exécution ont été notablement dépassées (900.000 *francs au lieu de* 500.000 *francs), la ville est fondée à retirer à l'architecte la direction des travaux; mais, sauf le cas de forfait, elle ne peut prétendre mettre à sa charge l'excédent des dépenses, ni lui refuser le payement de ses honoraires (II).*

Honoraires fixés à 5 *p.* 100 *sur les travaux exécutés et réglés par l'architecte;* 3,33 *p.* 100 *sur les travaux exécutés mais non réglés, et* 1,66 *p.* 100 *sur les travaux restant à faire d'après le devis primitif (II).*

Non lieu à statuer par suite d'accord (IV) ou faute d'intérêt (V).

Frais d'expertise. Le règlement des mémoires par les experts sur la demande de la ville et sans qu'aucune mission judiciaire leur ait été donnée, doit rester à la charge de la ville (VI).

. . . .

(N° 215)

[7 mai 1892]

Cours d'eau non navigables. — Canal d'arrosage. — Curage. — (Syndicat du canal Sous-le-Béal contre sieurs Cornand et autres.)

Association syndicale régulièrement autorisée par arrêté

préfectoral, ayant pour objet l'entretien et le curage d'un canal existant de temps immémorial et ne servant pas exclusivement à l'irrigation. Parcelle de terrain comprise dans le périmètre de l'association. Taxe due (*).

Considérant que, d'après l'article 1er de la loi du 14 floréal an XI, il doit être pourvu au curage des canaux et rivières non navigables de la manière prescrite par les anciens règlements ou d'après les usages locaux ; mais qu'aux termes de l'article 26 de la loi du 21 juin 1865, cette disposition ne doit continuer à recevoir son exécution qu'à défaut de formation d'une association syndicale libre ou autorisée ; qu'enfin, les travaux de curage des canaux et cours d'eau non navigables spécifiés au n° 2 de l'article 1er de cette loi peuvent, d'après les articles 9 et 12 combinés, faire l'objet d'une association syndicale autorisée avec l'adhésion de la majorité des intéressés représentant au moins les deux tiers de la superficie des terrains ou des deux tiers des intéressés représentant plus de la moitié de la superficie ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'après avoir reçu l'adhésion de plus des deux tiers des propriétaires intéressés, représentant plus de la moitié de la superficie des terrains, le préfet des Hautes-Alpes a, par arrêté du 25 février 1885, autorisé la formation d'une association syndicale ayant pour objet le curage et l'entretien du canal Sous-le-Béal, qui existe depuis un temps immémorial dans la commune de Veynes, qui n'a pas été créé dans un but exclusif d'irrigation, et auquel s'applique, dès lors, l'obligation de curage édictée par la loi du 14 floréal an XI ;

Considérant qu'il résulte du plan annexé au dossier que les parcelles à raison desquelles les sieurs Cornand, Pitavy, Oddon, Garcin (Désiré), Garcin (Jean), Bertrand, Lesbros, Blanc, Brun, Bayle, Garcin (Jean-Baptiste), Peuzin, Soleilland, Bourgès, Garcin (Antoine), et la dame Eynaud, ont été imposés à une taxe syndicale sont comprises dans le périmètre de ladite association ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé décharge à ces propriétaires de la taxe à laquelle ils avaient été imposés en 1885, sur le rôle de l'association... (Arrêté annulé. Rétablissement des susnommés sur le rôle aux droits auxquels ils avaient été primitivement imposés.)

(*) Rapp. 19 juillet 1890, même syndicat contre Oddon (*Ann.* 1892, p. 559).

(N° 216)

[13 mai 1892]

Communes. — Rues et places. — Modification au plan général d'alignement approuvé par ordonnance royale. — Pouvoirs du préfet. — Alignements particuliers : pouvoirs des maires. — (Sieur Hardy.)

Pas de dépens en cette matière autres que les droits de timbre et d'enregistrement.

Le décret du 25 mars 1852 en conférant aux préfets le pouvoir d'approuver les plans d'alignement des villes a eu pour conséquence de leur donner le droit de modifier un plan général d'alignement approuvé sous l'empire de la législation antérieure par ordonnance royale (*).

La circonstance que le préfet a modifié le plan après que le maire a été saisi d'une demande d'alignement n'implique pas que la modification n'a été faite qu'en vue de sauvegarder les intérêts financiers de la ville (**).

Lorsque le plan d'alignement est modifié après que la demande d'alignement est envoyée au maire, mais avant que le maire l'ait délivré, l'alignement ne peut plus être donné qu'en se conformant aux tracés du plan rectifié (***).

SUR L'INTERVENTION *de la ville de Rouen* :

Considérant que ladite ville a intérêt au maintien des arrêtés attaqués, que dès lors son intervention est recevable ;

Sur les conclusions du sieur Hardy tendant à l'annulation de l'arrêté du Préfet de la Seine-Inférieure du 25 *septembre* 1889 :

Considérant que le décret du 25 mars 1852 en donnant aux préfets le droit qui appartenait auparavant au gouvernement de statuer sur les plans d'alignement des villes n'a fait aucune réserve en ce qui concerne les plans déjà revêtus de la sanction de l'autorité supérieure ; qu'il appartenait dès lors au Préfet de

(*) Voy. en ce sens : 19 juillet 1855, Crouzet, p. 554 ; — 4 juillet 1884, Peytavie, p. 547 ; avis de la section de l'intérieur du 10 avril 1852 ; — Voy. en sens contraire : 15 décembre 1865, Mauviel, p. 977 (*Arr. du C. d'Ét.*).

(**-***) Voy. les observations de M. Chareyre dans la *Revue d'administration*, t. XLV, octobre 1892, p. 160.

la Seine-Inférieure de statuer sur la modification demandée par le conseil municipal de Rouen au plan général d'alignement de la rue Saint-Filleul approuvé sous l'empire de la législation antérieure par l'ordonnance royale du 29 avril 1839 ;

Considérant d'autre part que le sieur Hardy ne justifie pas qu'en prenant l'arrêté attaqué le préfet ait usé de son pouvoir dans un but autre que celui en vue duquel il lui a été conféré ;

Sur les conclusions du sieur Hardy tendant à l'annulation de l'arrêté du maire de Rouen en date du 30 *septembre* 1889 *:*

Considérant que l'alignement donné au requérant à cette date est conforme au plan général des alignements de la rue Saint-Filleul, approuvé par l'arrêté préfectoral du 25 septembre précédent dont la validité est reconnue par la présente décision qu'ainsi l'arrêté du maire de Rouen qui a délivré le 30 septembre 1889 cet alignement partiel au sieur Hardy n'est pas entaché d'excès de pouvoir ;

Sur les conclusions de la ville de Rouen à fin de dépens :

Considérant qu'aux termes de l'article 1er du décret du 2 novembre 1864, les recours pour excès de pouvoir peuvent être jugés sans autres frais que ceux de timbre et d'enregistrement ; que par suite la ville de Rouen n'est fondée à demander que le remboursement des frais de timbre qu'elle a exposés... (Intervention de la ville de Rouen admise. Les requêtes du sieur Hardy sont rejetées. Sieur Hardy condamné aux frais de timbre exposés par la ville de Rouen.)

(N° 217)

[13 mai 1892]

Travaux publics communaux. — Compétence. — Chemin vicinal ; achèvement malgré l'opposition de la commune ; caractère de travail public ; travaux à la charge de la commune. — (Commune de Longpré-les-Corps-Saints contre dame veuve Ducroquet.)

Il appartient au conseil de préfecture de statuer sur une demande en payement des travaux de construction d'un chemin vicinal, quand bien même la commune prétendrait que ces travaux ont été exécutés malgré elle. — L'inobservation des for-

malités légales ne fait pas disparaître le caractère de travail public (*).

Décidé qu'il y avait lieu de faire payer à la commune le montant des travaux exécutés pour l'achèvement d'un chemin vicinal, alors même que le marché passé avec un entrepreneur avait été résilié par la commune sans l'approbation, il est vrai, de l'administration préfectorale, et que la municipalité s'était opposée à l'exécution desdits travaux. L'ouvrage a été utile à la commune.

Considérant que les travaux sur le règlement desquels porte la présente contestation font partie de ceux dont le sieur Ducroquet s'est rendu adjudicataire, le 9 septembre 1877, et qui avaient pour objet l'établissement du chemin vicinal ordinaire de Longpré-les-Corps-Saints à la gare, régulièrement classé par une délibération de la commission départementale, en date du 24 janvier 1877 ; que, si la commune a, en 1880, manifesté l'intention de ne pas continuer ces travaux et si, par suite, l'entrepreneur a demandé au conseil de préfecture la résiliation du marché à laquelle la commune n'a pas contredit, l'abandon des travaux n'a pas été approuvé par l'administration préfectorale ; qu'en fait, les travaux adjugés, en 1877, au sieur Ducroquet ont été repris, en 1883, sur l'ordre du préfet et achevés avant le 14 décembre de cette dernière année, date à laquelle seulement la résiliation a été prononcée par le conseil de préfecture ; que, dans ces conditions, le conseil de préfecture était compétent pour statuer sur le règlement de ces travaux d'achèvement du chemin et que la commune, pour le compte de laquelle ces travaux ont été exécutés et à qui ils profitent, d'ailleurs, a été, à bon droit, dans les circonstances de la cause, condamnée à en payer le montant... (Rejet.)

(N° 218)

[13 mai 1892]

Travaux publics communaux. — École. — Expertise. — Intérêts. — Point de départ. — Retard dans le règlement du décompte.

(*) Voy. 16 décembre 1881, commune de Plaisance, Tribunal des conflits, p. 1012.

— *Demande d'indemnité.* — (Commune de Balleroy contre sieurs Lemarinier et Docquet.)

Expertise. — Décidé que les experts avaient rempli complètement et exactement la mission qui leur avait été confiée et qu'il n'y avait pas lieu dès lors d'ordonner une nouvelle expertise.

Intérêts. — Point de départ fixé à tort par le conseil de préfecture à titre d'indemnité à une époque antérieure à la demande des entrepreneurs ; annulation. Intérêts alloués du jour de la demande.

Dommages-intérêts réclamés par les entrepreneurs à raison du retard apporté par la commune dans le règlement de leur décompte. Rejet par application de l'article 1153 du Code civil : la condamnation aux intérêts fixés par la loi tient lieu d'indemnité.

Considérant qu'il résulte de l'examen du rapport des experts que ceux-ci ont exactement rempli la mission qui leur avait été donnée par l'arrêté attaqué de dresser le décompte de l'entreprise et d'évaluer les malfaçons imputables aux entrepreneurs ; qu'ainsi, la commune de Balleroy n'est pas fondée à demander qu'il soit procédé à une nouvelle expertise et que c'est avec raison que l'arrêté attaqué a homologué les conclusions dudit rapport ;

Sur les intérêts :

Considérant qu'en l'absence de toute disposition du cahier des charges relative aux intérêts, les sommes dues aux entrepreneurs ne pouvaient être déclarées productives d'intérêts qu'à dater du jour de la demande qui en aurait été faite conformément à l'article 1153 du Code civil ; qu'il résulte de l'instruction que lesdits intérêts ont été demandés pour la première fois d'une façon régulière seulement à la date du 11 juin 1889 ; qu'ainsi c'est à tort que l'arrêté attaqué en a fixé le point de départ au 1er septembre 1888 ;

Considérant que les entrepreneurs ont demandé les intérêts des intérêts aux dates des 21 janvier 1890 et 28 octobre 1890 ; qu'à la première de ces époques, les intérêts n'étaient pas dus depuis plus d'une année ; qu'ainsi, il y a lieu de décider, conformément à l'article 1154 du Code civil, que les intérêts alloués à l'entrepreneur seront capitalisés à partir seulement de la seconde de ces dates pour produire eux-mêmes intérêts ;

Sur le recours incident des entrepreneurs tendant à l'allocation

de 1.000 francs de dommages-intérêts à raison du retard apporté par la commune dans le règlement de leur décompte.

Considérant qu'aux termes de l'article 1153 du Code civil, les dommages-intérêts résultant du retard dans les payements de sommes d'argent ne consistent que dans la condamnation aux intérêts fixés par la loi... (Les intérêts des sommes allouées par l'arrêté attaqué aux entrepreneurs courront à leur profit à partir du 11 juin 1889 et seront capitalisés à la date du 28 octobre 1890. Rejet du surplus des conclusions de la commune de Balleroy et du recours incident des entrepreneurs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les dépens exposés par les sieurs Lemarinier et Docquet seront supportés par la commune de Balleroy à l'exception de ceux du recours incident.)

(N° 219)

[13 mai 1892]

Travaux publics. — Guerre. — Arrêté ; revision ; annulation pour incompétence. — Intérêts ; interruption du cours des intérêts. — (Héritiers Gras contre Ministre de la guerre.)

Un conseil de préfecture, saisi d'une demande d'interprétation d'un arrêté rendu précédemment par lui, ne peut pas, sans excéder les limites de sa compétence, corriger dans son arrêté interprétatif une erreur de calcul qui s'était glissée dans la décision dont on réclame l'interprétation.

Allocation à l'entrepreneur d'une somme que le défendeur reconnaît lui être due.

Lorsque le ministre s'est borné à verser à la Caisse des dépôts et consignations des sommes dues à un entrepreneur et qu'il ne justifie pas qu'un mandat desdites sommes ait été antérieurement présenté à l'entrepreneur et que celui-ci ait refusé de le recevoir, les intérêts ont continué de courir au profit de l'entrepreneur.

Même solution lorsqu'une somme n'a jamais été mandatée au nom de l'entrepreneur, lorsqu'une somme a fait l'objet d'un mandat, mais n'a pas été consignée sur le refus de l'entrepreneur de recevoir ledit mandat.

Quand des offres réelles suivies de consignation n'ont pas porté sur la totalité de la somme due, ces offres ne sauraient

avoir un caractère libératoire et n'ont pu dès lors empêcher les intérêts de courir.

En ce qui concerne *l'arrêté du conseil de préfecture du 7 mars* 1890 :

Considérant que cet arrêté ne s'est pas borné à interpréter l'arrêté rendu le 21 décembre 1888 sur la réclamation du sieur Gras relative au décompte de son entreprise, mais qu'il l'a modifié en condamnant l'État à payer, outre la somme de 15.007f,63 qui figure seule dans le dispositif de ce dernier arrêté comme formant le solde des travaux, celle de 11.582f,57 avec les intérêts et les intérêts des intérêts de cette dernière somme ; que le conseil de préfecture a excédé ainsi les limites de sa compétence et qu'il y a lieu, faisant droit aux conclusions du Ministre de la guerre, d'annuler l'arrêté précité du 7 mars 1890 ;

En ce qui concerne l'arrêté du conseil de préfecture du 21 *décembre* 1888 :

Considérant que le Ministre de la guerre a reconnu dans les derniers mémoires produits par lui ou en son nom devant le Conseil d'État, que l'État doit aux héritiers Gras en capital la somme de 26.590f,20 par eux réclamée ; que ceux-ci sont donc fondés à demander que l'arrêté du 21 décembre 1888 qui n'a fixé qu'à 15.007f,63 le solde qui leur est dû soit réformé et que l'État soit condamné à leur payer en capital ladite somme de 26.590f,20;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Gras a demandé au conseil de préfecture le 10 janvier 1879 dans son mémoire introductif d'instance les intérêts des sommes qui lui restaient dues par l'État ; que le conseil de préfecture a alloué aux héritiers Gras les intérêts de la somme de 15.007f,63 à partir de ladite date et les intérêts des intérêts à partir du 10 janvier 1886 ; que les héritiers Gras demandent en outre les intérêts et les intérêts des intérêts à partir des mêmes dates de la somme de 11.582f,57 qui forme le complément de celle de 26.590f,20 laquelle leur est allouée par la présente décision ; que le Ministre de la guerre conclut au rejet de cette demande en se fondant sur ce que ces sommes auraient été offertes au sieur Gras antérieurement au 10 janvier 1879 dans des conditions libératoires pour l'État, par fractions s'élevant respectivement à 9.251f,97, 830f,40 et 1.500f,20 ;

Mais considérant que, si la somme de 9,251f,97 a été versée à la Caisse des dépôts et consignations, le Ministre de la guerre ne justifie pas qu'un mandat de ladite somme ait été antérieure-

ment présenté à l'entrepreneur et que celui-ci ait refusé de le recevoir ;

Considérant, d'autre part, que la somme de 830f,40 qui a fait l'objet d'un mandat au nom du sieur Gras n'a pas été consignée, sur le refus de cet entrepreneur de recevoir ledit mandat ;

Considérant enfin que la somme de 1.500f,26 n'a jamais été mandatée au profit du sieur Gras ; que, dans ces circonstances, il y a lieu d'allouer aux héritiers de cet entrepreneur les intérêts à partir du 10 janvier 1879 et les intérêts des intérêts à partir du 10 janvier 1880 de la somme entière de 26.590f,20 formant le solde de l'entreprise ;

Sur les conclusions du Ministre de la guerre tendant à faire décider que pour la somme de 15.007f,63 *les intérêts et les intérêts des intérêts ont cessé de courir au profit des héritiers Gras à partir du* 13 *juin* 1889 :

Considérant que si le Ministre de la guerre a fait aux héritiers du sieur Gras, à la date du 13 juin 1889, des offres réelles suivies de consignation de ladite somme de 15.007f,63 avec les intérêts et les intérêts des intérêts échus à ladite date, ces offres n'ont pas porté sur la totalité de la somme due par l'État et n'ont pu avoir dès lors un caractère libératoire ; que, par suite, les intérêts ont continué à courir au profit des héritiers Gras ;

Sur la demande d'intérêts des intérêts présentée devant le Conseil d'État par les héritiers Gras le 3 *janvier* 1890 : . . . . .

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il n'y a pas lieu de modifier la répartition des frais d'expertise faite par le conseil de préfecture... (Arrêté du 7 mars 1890 annulé. L'État est condamné à payer aux héritiers du sieur Gras la somme de 26.590f,20 avec les intérêts à partir du 10 janvier 1879 et les intérêts des intérêts à partir du 10 janvier 1880 et 3 janvier 1890. Arrêté du 21 décembre 1888 réformé en ce qu'il a de contraire. Rejet du surplus des conclusions du Ministre de la guerre et de celles des héritiers Gras. L'État est condamné aux dépens.)

(N° 220)

[13 mai 1892]

Travaux publics communaux. — Travaux d'élévation et de distribution des eaux. — Cahier des clauses et conditions générales

du 16 novembre 1866. — (Sieur Guétonny contre ville de Montluçon.)

Art. 10. — *Ordre écrit : Façon de parements plus soignée que celle qui était prévue au devis. Pas d'ordre écrit. Rejet* (*III*).

Art. 41. — *L'entrepreneur n'encourt pas la déchéance édictée par l'article* 41 *du cahier des clauses et conditions générales lorsqu'il n'a pas été dressé procès-verbal de la présentation du décompte et des circonstances qui l'ont accompagnée et, d'autre part, qu'il n'est pas justifié que l'entrepreneur ait eu à sa disposition, dans les vingt jours qui ont suivi la présentation du décompte soit ce décompte, soit les pièces qui devaient y être jointes. Renvoi devant le conseil de préfecture* (*I*).

Art. 42. — *Demande en revision de certains prix du bordereau à raison d'erreurs dans leur composition élémentaire ; rejet par application de l'article* 42 (*IX*).

Faux frais : Frais d'épuisement et de bâtardeau prétendus exceptionnels : *Renvoi à l'expertise sur le point de savoir si ces frais ont été nécessités par l'exécution normale du projet mis en adjudication* (*VII*).

Grief non justifié (*VIII*).

Emmétrage sur berge des moellons employés aux enrochements : Main-d'œuvre non rémunérée par les prix portés au bordereau. Renvoi à l'expertise (*IV*).

Sujétions résultant du maintien de la circulation des voitures pendant les travaux de tranchées. Rejet ; cette sujétion a été expressément prévue par le cahier des charges (*II*) (*).

— *Réduction d'épaisseur de la maçonnerie de certains regards. Renvoi à l'expertise* (*V*).

— *Prétendue sujétion résultant des exigences excessives de l'administration concernant le choix et le nettoiement des moellons. Rejet par application du cahier des charges* (*VI*).

— *Sujétion prétendue : renvoi à l'expertise* (*II*).

. . . .

(N° 221)

[13 mai 1892]

Travaux publics. — Communes. — Chemins vicinaux. — Dommage causé à une propriété riveraine. — Construction d'un

---

(*) Voy. 25 février 1887, Foy (*Arr. du C. d'Et.*, p. 186).

remblai. — Accès modifié. — Indemnité allouée. — (Sieur Leroy contre commune d'Acon.)

Dommage causé à une propriété riveraine : construction d'un remblai devant la propriété du requérant, ayant eu pour effet de fermer l'accès de la porte d'un jardin, d'enterrer les murs jusqu'à une hauteur considérable et de provoquer dans tout l'immeuble une humidité constante ; indemnité allouée.

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le remblai exécuté devant la propriété du sieur Leroy pour l'établissement d'une voie destinée à relier le chemin vicinal n° 42 au bord de la rivière a eu pour résultat de fermer l'accès de la porte du jardin, d'enterrer les murs jusqu'à une hauteur considérable et de provoquer dans tout l'immeuble une humidité constante ; qu'il a été ainsi causé au requérant un préjudice à raison duquel une indemnité lui est due ;

Mais considérant que le conseil de préfecture a fait de cette indemnité une évaluation insuffisante, et qu'il en sera fait une équitable appréciation en portant cette indemnité au chiffre de 2.000 francs ;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Leroy les a demandés dans sa requête enregistrée le 3 février 1890 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État et qu'il y a lieu de les lui allouer à partir de cette date... (L'indemnité due au sieur Leroy par la commune d'Acon est portée à 2.000 francs avec intérêts à partir du 3 février 1890. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les dépens seront supportés par la commune d'Acon.)

(N° 222)

[14 mai 1892]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Taxes. — Curage effectué d'office. — Défaut de récolement des travaux déjà effectués par les riverains. — Compétence : question déjà tranchée par un arrêté antérieur ; nécessité du curage. — Procédure : recours formé au nom du ministre par le directeur de l'hydraulique agricole ; recours collectif ; notification individuelle de l'arrêté préfectoral ordonnant le curage. — Loi du 14 floréal

an XI et décret du 25 mars 1852. — (Ministre de l'agriculture contre dames Faye de Pontis et Lorsa et autres.)

Compétence. — La question de savoir si les opérations de curage étaient nécessaires, ne peut pas être portée devant le Conseil d'État par la voie contentieuse (3e *esp.*).

Curage effectué d'office à l'expiration du délai fixé par l'arrêté préfectoral pour l'exécution des travaux. Régularité. Taxe due (1re *et* 2e *esp.*).

Il n'y a pas lieu de mettre à la charge des riverains les frais des travaux de curage opérés d'office à l'expiration du délai fixé par l'arrêté préfectoral, alors que, contrairement à cet arrêté préfectoral, aucun récolement des travaux déjà exécutés par les riverains n'avait été effectué par les ingénieurs (2e *esp.*).

La constatation des travaux effectués par les riverains ne doit pas être faite par les ingénieurs, contradictoirement avec les propriétaires intéressés (1re *esp.*).

Lorsque l'arrêté préfectoral ordonnant le curage a été publié et affiché dans la commune où doivent avoir lieu les travaux, aucune notification individuelle dudit arrêté aux intéressés n'est exigée par la loi ou les règlements en vigueur (1re *et* 3e *esp.*).

Procédure. — Arrêté du conseil de préfecture statuant à nouveau sur une réclamation qu'un arrêté antérieur avait rejetée. Annulation pour excès de pouvoir (2e *esp.*).

Recours formé au nom du ministre de l'agriculture et par autorisation par le directeur de l'hydraulique agricole. Non-recevabilité (4e *esp.*).

Recours collectif du ministre, formé par une seule requête contre deux arrêtés ayant accordé décharge d'une taxe de curage à deux propriétaires riverains dont les intérêts sont distincts. Recevabilité seulement en ce qui concerne le premier propriétaire dénommé dans le recours (1re *esp.*).

Le département étant représenté par le préfet, les arrêtés préfectoraux lui sont opposables sans qu'il y ait lieu à les notifier au département (3e *esp.*).

1re ESPÈCE. — (*Ministre de l'agriculture contre dames Faye de Pontis et Lorsa.*)

. . . .

CONSIDÉRANT que le conseil de préfecture a statué sur les réclamations des dames Faye de Pontis et Lorsa, dont les intérêts sont distincts, par deux arrêtés en date du 22 mars 1889; que, dans ces conditions le ministre devait se pourvoir séparément

contre chaque arrêté; qu'ainsi son recours collectif n'est recevable qu'en ce qui concerne la dame Faye de Pontis, première dénommée dans ledit recours;

En ce qui concerne la dame Faye de Pontis :

Considérant que l'arrêté préfectoral du 1er mai 1875, ordonnant le curage du ruisseau la Devèze, a été publié et affiché dans la commune de Bordeaux, et qu'aucune disposition de loi ni de règlement n'exigeait une notification individuelle aux intéressés; que les travaux prescrits par cet arrêté devaient être entièrement terminés à la diligence des riverains le 1er juillet 1875; qu'il a été constaté par les ingénieurs et attesté par le maire qu'un seul des riverains de la partie de la Devèze qui est située dans la commune de Bordeaux, le sieur Jonhston, avait dans le délai ci-dessus indiqué exécuté les travaux à sa charge; qu'aucune disposition législative ou réglementaire ne prescrivait de donner à ces constatations un caractère contradictoire; que, dans ces conditions, c'est à bon droit qu'il a été procédé d'office à l'exécution des travaux incombant à la dame Faye de Pontis; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé à cette dernière décharge de la taxe qui lui avait été imposée de ce chef;

Considérant toutefois qu'il résulte de l'instruction que la dame Faye de Pontis a été considérée à tort comme riveraine de la Devèze sur une longueur de 531 mètres et assujettie pour ce fait à une taxe de 955f,80; qu'elle n'est, en effet, riveraine dudit ruisseau que sur une longueur de 374 mètres; que, dans ces conditions, il y a lieu de réduire à 673f,20 la taxe qui lui avait été imposée... (L'arrêté rendu sur la réclamation de la dame Faye de Pontis est annulé. La taxe primitivement imposée à la dame Faye de Pontis, pour frais de curage du ruisseau la Devèze exécuté d'office en 1875 et 1876 dans la commune de Bordeaux, est rétablie au rôle jusqu'à concurrence de 673f,20. Rejet du surplus des conclusions du recours.)

2e ESPÈCE. — (*Ministre de l'agriculture contre sieurs Furon et consorts.*)

. . . .

SUR LES CONCLUSIONS *principales du ministre tendant au rétablissement des taxes dont l'arrêté attaqué a accordé décharge :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à l'expiration du délai fixe par l'arrêté préfectoral du 1er mai 1875 pour l'exécution des travaux de curage du ruisseau la Devèze, une partie desdits travaux avait été exécutée dans la commune de Mérignac par les

riverains; que, contrairement aux prescriptions de l'arrêté ci-dessus visé, il n'a pas été procédé dans ladite commune par les ingénieurs à la constatation des travaux faits ou restant à faire; que, dans ces conditions, le remboursement des frais occasionnés par le curage d'office ne saurait être réclamé aux sieurs Furon et consorts; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture leur a accordé décharge des taxes auxquelles ils avaient été assujettis de ce chef;

Sur les conclusions subsidiaires du ministre tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué en tant qu'il a statué sur la réclamation du sieur Delmas :

Considérant que le conseil de préfecture, ayant rejeté cette réclamation par un arrêté en date du 26 novembre 1878, avait ainsi épuisé sa juridiction; que, dès lors, c'est à tort qu'il a accordé au sieur Delmas par l'arrêt attaqué décharge de la taxe qui lui était imposée; que, par suite, il y a lieu d'annuler ledit arrêté en tant qu'il a statué sur la réclamation du sieur Delmas et de rétablir au rôle la taxe à laquelle celui-ci avait été assujetti... (Arrêté annulé en tant qu'il a statué sur la réclamation du sieur Delmas. La taxe à laquelle le sieur Delmas avait été assujetti pour frais de curage de la Devèze est rétablie au rôle. Rejet du surplus des conclusions du recours.)

3ᵉ ESPÈCE. — (*Ministre de l'agriculture contre département de la Gironde.*)

. . . .

CONSIDÉRANT que l'arrêté préfectoral, ordonnant le curage du ruisseau la Gargaille, a été publié et affiché dans la commune de Cérons, et qu'aucune disposition de loi ni de règlement n'exigeait une notification individuelle aux intéressés; que, d'ailleurs, le département étant représenté par le préfet, il ne pouvait être question en ce qui le concerne d'une notification de l'arrêté dont il s'agit;

Considérant, d'autre part, que la question de savoir si les opérations de curage mises à la charge du département étaient nécessaires, n'est pas de nature à être portée devant le Conseil d'État par la voie contentieuse; qu'il a été reconnu par les ingénieurs et qu'il n'est pas contesté qu'à l'expiration du délai fixé par l'arrêté préfectoral ci-dessus visé le département n'avait pas exécuté les travaux qui lui incombaient; que, dans ces conditions, il a été à bon droit procédé d'office à l'exécution desdits travaux, et que le conseil de préfecture a accordé à tort au

département décharge de la taxe de 115f,35, qui lui avait été imposée de ce chef... (Arrêté annulé. La taxe de 115f,35, primitivement imposée au département de la Gironde pour frais de curage du ruisseau la Gargaille, exécuté d'office en 1876 dans la commune de Cérons, est rétablie au rôle.)

4e ESPÈCE. — (*Ministre de l'agriculture contre Dubroca et consorts.*)

. . . .

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 16 du décret du 22 juillet 1806, il n'appartient qu'aux ministres d'introduire au Conseil d'État les affaires contentieuses concernant leur département;

Considérant que le recours enregistré au secrétariat du contentieux du Conseil d'État le 10 avril 1888 ne porte pas la signature du ministre de l'agriculture; qu'il est seulement signé pour le ministre et par autorisation par le directeur de l'hydraulique agricole, lequel est sans qualité pour se pourvoir devant le Conseil d'État; que, dans ces conditions, le Conseil d'État n'ayant pas été régulièrement saisi, le recours ci-dessus visé doit être rejeté comme non recevable... (Rejet.)

(N° 225)

[20 mai 1892]

Travaux publics. — Chemin de fer de Montluçon à Eygurande. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Boutaud.)

Art. 10. — *Parements vus exécutés dans des conditions plus onéreuses que celles prévues au devis. Pas d'ordre écrit. Non-lieu à l'allocation d'un prix supplémentaire* (*VIII*); *analogue pour des transports à la brouette* (*IV*).

Art. 32. — *Modifications dans les déblais de certaines tranchées ne différant pas de plus d'un tiers des prévisions du marché. Non-lieu à indemnité* (*II*).

Art. 41. — *Acceptation sans réserve du décompte définitif de certains ouvrages. Non-lieu à l'allocation d'un prix supplémentaire pour ces ouvrages* (*III*, *VI*):

Carrières. — Insuffisance des carrières prévues au devis. Pas de mise en demeure adressée à l'administration d'avoir à désigner d'autres lieux d'extraction. Non-lieu à l'allocation d'un

prix supplémentaire à raison de l'éloignement des carrières choisies par l'entrepreneur (VII).

Dommages causés à l'entrepreneur. — Travaux prétendus indûment retranchés de l'entreprise. Non-lieu à indemnité : une partie desdits travaux n'était pas comprise dans l'entreprise, et pour l'autre partie le conseil de préfecture a ordonné une expertise (IX).

Faux frais : constituent des faux frais à la charge de l'entrepreneur : les frais de défrichement et d'abatage des arbres et des haies plantés sur le sol sur lequel doivent reposer les déblais (I); les travaux de réparation, de balayage et d'établissement d'ouvrages provisoires (XI); l'apport et le répandage de terres autour des ouvrages d'art (IV).

Grief non justifié. — Rejet (XIII).

Travail compris dans un autre. — Le prix des bois et fers en deuxième emploi comprend pour les bois, la façon, la pose, le décintrement et l'enlèvement des charpentes; et pour les fers la pose et la dépose (V).

Travaux d'épuisement. — Non-lieu à l'allocation d'un prix supplémentaire : le temps pendant lequel les épuisements étaient, suivant le devis, à la charge de l'administration n'a pas été dépassé par la faute de l'administration (X).

Réception provisoire fixée à la date de l'achèvement des travaux. Régularité (XII).

I. 1er Chef. — SUR LA DEMANDE *d'indemnité à raison du défrichement et de l'abatage des arbres :*

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 56 du devis, le sol sur lequel reposent les remblais devait être débarrassé de toutes racines, souches, haies et autres végétaux, et que, d'après l'article 97, les prix des déblais portés au bordereau tiennent compte implicitement ou explicitement des mains-d'œuvre et faux frais de toute nature;

Considérant qu'il résulte de ces dispositions combinées que le requérant n'est pas fondé à demander la fixation d'un prix spécial pour le défrichement et l'abatage des arbres et des haies;

II. 2e Chef. — *Sur la demande d'indemnité à raison des modifications dans le déblai des tranchées de la Chassagne et du Rat :*

Considérant qu'aux termes de l'article 32 des clauses et conditions générales, l'entrepreneur n'est fondé à demander une indemnité qu'autant que les changements apportés aux travaux

ont eu pour résultat de modifier l'importance de certaines natures d'ouvrages différant de plus d'un tiers, en plus ou en moins, des quantités portées au détail estimatif;

Considérant que le requérant n'allègue pas que les modifications qui lui ont été imposées diffèrent de plus d'un tiers des prévisions du marché;

III. *Sur la demande d'indemnité à raison des éboulements :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'enlèvement des éboulements a été payé à l'entrepreneur et qu'il n'a formulé aucune réclamation sur ce point lors de l'acceptation du décompte définitif partiel comprenant ce travail;

IV. 4ᵉ Chef. — *Sur la demande d'indemnité à raison de l'apport et du répandage des terres autour des ouvrages d'art* :

Considérant que l'apport et le répandage des terres autour des ouvrages d'art devaient être exécutés par l'entrepreneur suivant les prescriptions de l'article 57 du cahier des charges et qu'aux termes de l'article 97 toutes les fournitures et mains-d'œuvre étaient comprises dans les prix du bordereau qui lui ont été alloués; que, si le sieur Boutaud, au lieu de se conformer aux dispositions de l'article 57 précité, a exécuté autour des ouvrages d'art le transport des terres à la brouette, il n'est pas fondé à réclamer un prix supplémentaire à raison de ce travail qui ne lui avait pas été ordonné;

V. 5ᵉ Chef. — *En ce qui concerne les bois et fers pour cintres :*

Considérant que les articles 57 et 59 du bordereau des prix prévoient le remploi des bois et fers pour cintres et que les prix de deuxième emploi comprennent expressément, pour les bois, la façon, pose, décintrement et enlèvement des charpentes et, pour les fers, la pose et la dépose, que, dès lors, le sieur Boutaud n'est pas fondé à demander que les bois et fers en deuxième emploi lui soient payés au prix du premier emploi;

VI. 6ᵉ Chef. — *Sur la demande de l'entrepreneur tendant à ce que la maçonnerie de quatre ouvrages d'art lui soit payée au prix du moellon parementé :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le requérant n'a formulé aucune réserve sur l'acceptation du décompte définitif de ces ouvrages; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté comme non-recevable ce chef de réclamation;

VII. 8ᵉ Chef. — *Sur la demande de l'entrepreneur tendant à l'allocation d'un supplément de prix pour les matériaux extraits des carrières de Jarges et de l'Aage :*

Considérant qu'en admettant qu'il n'existait pas de matériaux en quantités suffisantes dans les carrières prévues au devis, il résulte de l'instruction que l'entrepreneur n'a pas mis l'administration en demeure de désigner un autre lieu d'extraction; que, dès lors, la circonstance qu'il a extrait des matériaux des carrières de Jarges et de l'Aage, plus éloignées que celles qui lui étaient prescrites, ne saurait donner au requérant droit à un supplément de prix;

VIII. 12ᵉ Chef. — *Sur la demande de supplément de prix pour parements vus de mosaïque.*

Considérant que le requérant soutient que, pour l'exécution des parements vus de six ouvrages d'art, l'administration lui a imposé des sujétions plus onéreuses que celles prévues au devis;

Mais considérant qu'il ne justifie d'aucun ordre écrit qui lui aurait prescrit une exécution spéciale des parements vus desdits ouvrages; que, dès lors, et par application de l'article 10 des clauses et conditions générales, ce chef de réclamation doit être rejeté;

IX. 16ᵉ Chef. — *Sur la demande d'indemnité à raison de travaux qui auraient été indûment retranchés de l'entreprise :*

Considérant, d'une part, qu'une partie des travaux énumérés par l'entrepreneur comme ayant été indûment retranchés de l'entreprise n'était pas comprise dans les prévisions du marché;

Considérant, d'autre part, que le conseil de préfecture, statuant sur le 14ᵉ chef des réclamations du sieur Boutaud a, par l'arrêté attaqué, ordonné une expertise à l'effet de rechercher la quantité et la nature des travaux retranchés de l'entreprise et d'en fixer la valeur au point de vue de l'application de l'article 32 des clauses et conditions générales;

Considérant que, dès lors, il y a lieu de rejeter, en l'état, la même demande présentée par le requérant sous le 16ᵉ chef;

X. 19ᵉ Chef. — *Nᵒˢ 1 et 4*, § 1. — *Sur la demande du requérant tendant à l'allocation d'un supplément de prix à raison des travaux d'épuisement pour les fondations d'un ponceau sur le ruisseau de Larat :*

Considérant qu'aux termes de l'article 112 du devis, la durée des épuisements qui étaient à la charge de l'administration pour cet ouvrage était fixée à quinze jours et qu'après l'expiration de ce délai, les dépenses supplémentaires devaient rester au compte de l'entrepreneur;

Considérant que ce dernier ne justifie pas que ce délai a été

dépassé par la faute de l'administration; qu'ainsi il n'est pas fondé à demander l'allocation d'une indemnité à raison de travaux supplémentaires d'épuisement;

Nos 2, 4, § 2, 5, 6, 7, 8, 9, § 1, 19, 21, § 4, 22, 24 *et* 25 :

Considérant que les réclamations présentées par le requérant sous ces différents numéros ont pour objet des demandes de supplément de prix pour différents travaux d'épuisement et de détournement d'eaux; qu'aux termes des articles 55, 103 et 111 du devis, ces travaux étaient à la charge de l'entrepreneur;

XI. *Nos* 3, 13, 14, § 1, 21, §§ 2 *et* 3, 23, 26 *et* 28, § 1 :

Considérant que, sous ces numéros, le sieur Boutaud réclame des indemnités à raison de différents travaux de réparation, de balayage et de l'établissement d'ouvrages provisoires;

Considérant que ces travaux rentraient dans les faux frais de l'entreprise qui étaient à sa charge aux termes des articles 54 et 97 du devis; que, dès lors, ces réclamations doivent être rejetées;

20e Chef. — *Sur la demande d'une indemnité de 50.000 francs à raison des exigences de l'administration dans le 4e lot et de ses agissements à l'égard de l'entrepreneur dans le 2e lot :*

Considérant que le sieur Boutaud ne justifie pas que l'administration ait excédé à son égard les droits qu'elle tenait du cahier des charges;

XII. 21e Chef. — *Sur la demande du requérant tendant à ce que la date de la réception provisoire soit reportée du 1er juillet 1885 au 7 janvier précédent :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux de l'entreprise n'ont été achevés qu'à la fin du mois de juin 1885; que, dès lors, le requérant n'est pas fondé à demander que la date de la réception provisoire soit reportée du 1er juillet 1885 au 7 janvier précédent;

Considérant que de ce qui précède il résulte que c'est à bon droit que, sans ordonner d'expertise, le conseil de préfecture a rejeté la réclamation du sieur Boutaud sur les différents chefs qui font l'objet de son pourvoi... (Rejet.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 224)

[5 avril 1893]

Statistique. — Routes nationales. Entretien. — Nouvelles formules de décomposition des dépenses d'entretien, de projet de budget et de feuille de travail des cantonniers.

Monsieur l'Ingénieur en chef, à l'occasion du travail qu'elle a fait pour la répartition des crédits d'entretien de 1893, la Commission des routes nationales a reconnu que la formule actuellement employée pour la décomposition des dépenses d'entretien de ces routes et subsidiairement pour le projet du budget d'entretien et la feuille de travail des cantonniers pouvaient être simplifiées et elle a proposé d'y apporter diverses modifications.

Après un examen approfondi de l'affaire par le Conseil général des ponts et chaussées, j'ai approuvé les modifications proposées par la Commission des routes et adopté les dispositions suivantes :

L'état actuel se divise en deux parties : la première comprend six tableaux, dont trois (tableaux I, II, III) pour l'inscription des bases de la décomposition, et trois (A, B, C) pour la décomposition détaillée; la seconde partie comporte un seul tableau ; enfin, deux annexes donnent l'état de viabilité des chaussées et les coefficients de qualité des matériaux d'empierrement.

1re Partie. — Tableaux I, II, III. Les articles 3, 4 et 5 indiquant le temps passé aux emplois, suivant que ces emplois sont faits par la méthode des pièces partielles ou par celle des rechargements généraux, ainsi que le temps consacré à l'ébouage, à l'époudrement, etc., ont paru devoir être fondus en un seul article comprenant toute la main-d'œuvre appliquée aux chaussées empierrées; de même, en ce qui concerne les chaussées pavées, les articles 10 et 12 seront réunis.

L'addition d'un article dans le tableau I et d'une colonne dans

le tableau II, sous le titre de *Améliorations et réparations d'avaries*, permettra d'autre part de supprimer, comme on le verra plus loin, le tableau entier de la deuxième partie concernant les grosses réparations.

Tableau A. — Dans le même but, un article pour améliorations et réparations d'avaries sera ajouté à ce tableau et le détail de la dépense y relative sera donné dans un cadre faisant suite à ceux qui se rapportent aux dépenses diverses et aux frais généraux.

Tableau B. — Le premier paragraphe concernant les fournitures des chaussées empierrées ne comporte pas de changement, mais le deuxième paragraphe peut, au contraire, être beaucoup simplifié, et le nombre de ses articles réduit de 18 à 8 ; il ne sera plus fait de distinction entre les dépenses d'emploi et celles de nettoyage des chaussées, ni entre la main-d'œuvre pour les emplois partiels et pour les rechargements, attendu que la distinction de ces dépenses, relevée sur les feuilles de travail des cantonniers, ne peut être considérée comme suffisamment exacte. Le dernier article fournira un renseignement nouveau : *Nombre de journées équivalent à la dépense par mètre cube.*

Tableau C. — Dans le premier paragraphe relatif aux fournitures des chaussées pavées, un seul des cinq articles concernant les bandes latérales empierrées a été maintenu ; il suffira de connaître la dépense en matériaux faite pour cet objet. Dans le deuxième paragraphe se rapportant à la main-d'œuvre, des simplifications ont été opérées par analogie avec celles qui sont signalées plus haut (tableau I) pour les chaussées empierrées.

2e Partie. — Les fonds inscrits au budget sous la rubrique *Grosses réparations et restaurations des routes nationales* sont employés, pour la plus grande partie, à des travaux qui constituent réellement de l'entretien ; les dépenses imputées sur ces fonds peuvent donc être réunies à celles de l'entretien proprement dit, ce qui entraîne la suppression du tableau. Il conviendra d'ailleurs de consigner aux articles des tableaux I, II et A intitulés : *Améliorations et réparations d'avaries*, les dépenses de celles des entreprises, dotées sur le chapitre des grosses réparations et restaurations, qui n'ont pas pour objet l'entretien proprement dit des routes, et concernent, par exemple, les élargissements dans les traverses ou sur les ponts, les convertissements de pavages en empierrements ou réciproquement, la substitution d'aqueducs à des cassis, la construction de trottoirs, etc....., la réparation des avaries causées par les inondations ; ces dépenses

sont exceptionnelles et variables et ne sauraient entrer dans les moyennes.

Annexes. — Celle des deux annexes qui est relative à la qualité des matériaux a été seule conservée. Les renseignements sur la viabilité des chaussées ne sont pas en effet à leur place dans l'état de décomposition des dépenses ; à l'avenir, ils figureront uniquement dans les comptes de tournée.

Enfin, une instruction détaillée indique avec précision la marche à suivre dans les calculs pour évaluer les différents articles de l'état.

La modification de l'état de décomposition entraîne dans la formule en usage pour les projets de budget d'entretien des changements analogues qui n'exigent pas d'explications nouvelles. Il suffit de faire remarquer que le projet de budget ne doit prévoir aucune dépense pour les améliorations et réparations d'avaries qui sont exécutés à l'aide des fonds de grosses réparations en vertu de décisions d'espèces.

La formule de la feuille de travail des cantonniers, dont le modèle est annexé à la circulaire du 20 février 1882, appelle des modifications plus profondes pour être mise en harmonie avec les nouvelles dispositions de l'état de décomposition.

Toutes les mains-d'œuvre appliquées à l'entretien des chaussées, qu'elles aient pour objet leur nettoyage ou l'emploi des matériaux par rechargements généraux cylindrés aussi bien que par emplois partiels, devant être dorénavant confondues en un seul article, il convient de n'avoir plus qu'une seule colonne sur la feuille pour tout le travail qui se fait sur la chaussée. Il n'y a plus lieu, dès lors, de faire connaître les quantités de chaque nature de main-d'œuvre en même temps que le temps qui y est consacré, les unités se trouvant être les unes des volumes, les autres des longueurs. Ces renseignements se trouveront sur les livrets des cantonniers où l'on continuera à inscrire les tâches faites ou à faire.

Une colonne sera réservée à chacun des articles du tableau I de la décomposition ; par exemple, s'il s'agit de chaussées empierrées, pour l'approvisionnement et le cassage des matériaux, l'approvisionnement de la matière d'agrégation, les emplois et soins à la chaussée. S'il s'agit de routes avec chaussées pavées, les titres des colonnes correspondront aux articles 5 à 9 du tableau I.

Une colonne sera affectée comme dans le modèle actuel aux fossés, accotements et talus.

Il pourra paraître convenable, dans certains cas, d'ouvrir également une colonne pour l'entretien des ouvrages d'art, trottoirs, plantations, etc., lorsque les cantonniers en seront chargés.

Une colonne intitulée : *Travaux divers exceptionnels*, fera connaître le temps consacré par le cantonnier, en dehors de ses occupations habituelles, pour les objets qui rentrent dans les articles 13, 14 et 15 du tableau I, comprenant les dépenses diverses, les frais généraux et les améliorations et réparations d'avaries.

On ne peut compter sur le discernement d'un cantonnier pour distinguer à laquelle de ces catégories de dépenses se rapportent les travaux qui lui sont commandés en dehors de son service courant. C'est le conducteur qui, d'après les renseignements qu'il aura recueillis et les notes qu'il aura prises dans ses tournées, devra faire cette ventilation.

Dans l'avant-dernière colonne de la feuille, on inscrira comme par le passé les journées où le cantonnier n'aura pas travaillé par suite de fête, de congé ou d'absences quelconques.

Enfin, une dernière colonne d'observations est réservée aux visas que les cantonniers-chefs et les conducteurs devront consigner dans leurs tournées.

Dans la formule actuellement en usage, le cantonnier doit constater le nombre d'ouvriers auxiliaires qui lui sont parfois adjoints. Il a paru inutile de maintenir cette disposition. Les feuilles d'attachements fournissent ce renseignement avec plus de détail que ne le pouvait faire la feuille de travail, et c'est dans les feuilles d'attachements, soumises maintenant à une décomposition par la circulaire du 26 décembre 1892, que les conducteurs trouveront les éléments nécessaires pour établir le temps passé par les auxiliaires aux divers travaux d'entretien des routes.

Un modèle de la nouvelle feuille de travail établie d'après les principes qui précèdent est joint à la présente circulaire. Il est bien entendu que les titres des colonnes ne sont donnés que comme indications, et qu'ils devront varier suivant les circonstances spéciales à chaque service. Les colonnes seront notamment remaniées entièrement lorsque le canton se trouvera sur une route pavée. Il convient de laisser aux ingénieurs en chef la latitude d'arrêter les formules suivant les besoins, plusieurs modèles pouvant d'ailleurs être adoptés dans un même département.

Toutefois, les deux règles suivantes devront toujours être observées :

1° L'entête de chaque colonne devra toujours répondre au titre de l'un des articles du tableau I de l'état de décomposition, sauf à grouper sous la désignation de : *Travaux divers exceptionnels*, les articles dont la distinction dépasserait la portée du discernement du cantonnier;

2° Les feuilles de travail remises aux cantonniers-chefs comprendront toujours une colonne pour le temps consacré aux tournées et à la surveillance des cantonniers de leur brigade.

Dans les départements où les ingénieurs sont chargés de l'entretien des routes départementales ou des chemins vicinaux, un même canton ou une même brigade peut s'étendre sur ces voies de communication, en outre de la route nationale. La feuille de travail ne doit comprendre que le temps passé sur la route nationale; le temps passé sur les voies étrangères sera ajouté aux jours de fêtes ou d'absences.

L'instruction libellée sur le modèle de la feuille de travail s'applique à un cas ordinaire; elle devra être revisée par chaque ingénieur en chef, suivant le nombre et la nature des colonnes qu'il aura adoptées.

Une récapitulation figure au bas de l'instruction. Elle sera faite chaque mois par le conducteur, d'après les nombres portés sur la feuille de travail et d'après les feuilles d'attachement. Le temps passé en travaux divers sera ventilé par le conducteur entre les différents articles du tableau I de l'état de décomposition auxquels ils se rapportent.

Le conducteur devra remettre à l'ingénieur, au plus tard le 15 de chaque mois, toutes les feuilles de travail du mois précédent réunies dans un bordereau récapitulatif, dont un modèle est ci-joint. Les journées employées par l'ensemble des cantonniers et ouvriers auxiliaires à une même nature de travail y seront totalisées. Quant au temps passé en tournées par les cantonniers-chefs, il doit, en vertu de la circulaire du 20 juin 1882, être compté comme travail de cantonnier et être réparti entre les différentes mains-d'œuvre exécutées sur les routes. La circulaire ne précise pas comment cette répartition doit se faire; il paraît rationnel d'attribuer à chaque main-d'œuvre une part du temps des tournées du chef cantonnier proportionnelle au nombre de journées consacrées par les cantonniers et auxiliaires à cette main-d'œuvre. Le bordereau récapitulatif a été préparé dans ce sens.

S'il y a plusieurs routes dans une même subdivision, il sera bon de dresser un bordereau pour chaque route.

Telles sont, Monsieur l'ingénieur en chef, les nouvelles dispositions que j'ai cru devoir adopter pour la rédaction des tableaux de décomposition des dépenses d'entretien des routes nationales, des projets de budget d'entretien de ces routes et des feuilles de travail des cantonniers. Elles devront être appliquées à l'état de décomposition des dépenses de 1892, que je vous prie de m'adresser dans le plus bref délai possible, et aux projets de budget pour l'exercice 1894.

Vous trouverez ci-joint, pour les premiers besoins de votre service, dix exemplaires des nouvelles formules de l'état de décomposition, du projet de budget et d'un modèle, à titre d'exemple, de la feuille de travail des cantonniers et du bordereau; vous aurez à vous procurer directement les exemplaires qui vous seront ultérieurement nécessaires.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
VIETTE.

INSTRUCTION

pour la rédaction des états de décomposition des dépenses d'entretien et de grosses réparations des routes nationales, conformément à la circulaire du 5 *avril* 1893.

BASES DE LA DÉCOMPOSITION

TABLEAU I. — *Relevé des journées de cantonniers et ouvriers auxiliaires.*

Les nombres portés aux colonnes 2, 3 et 4 sont empruntés aux bordereaux récapitulatifs des feuilles de travail.

Dans la colonne 6, on porte un nombre égal à celui de la colonne 5 multiplié par 100 et divisé par le total général de la colonne 5.

Le total général de la colonne 7 comprend toutes les sommes payées aux cantonniers et ouvriers auxiliaires sous une forme ou à un titre quelconque, salaires, gratifications, indemnités de résidence ou autres, frais de déplacement ou de tournées, etc.

Les différents articles de la colonne 7 sont les produits du centième du total général de cette colonne par les nombres de la colonne 6.

Le prix moyen de la journée est le quotient du total général de la colonne 7 par le total général de la colonne 5.

TABLEAU II. — *Relevé général des dépenses.*

Le total de la colonne 10 est égal au montant de toutes les sommes mandatées sur l'exercice. Sauf le cas de portions de crédits annulées, il est égal à la somme des crédits alloués qui figurent sur le titre de l'état. Les retenues de garantie sont portées en compte sur l'exercice où elles sont mandatées.

Les nombres qui figurent à l'article 4 doivent être en parfaite concordance avec les nombres correspondants du tableau I.

Les totaux des colonnes 4 à 9 sont égaux aux nombres de la colonne 10, pour chaque article et pour l'ensemble.

TABLEAU III. — *Décomposition générale des dépenses faites sur les chaussées.*

Ce tableau est un extrait, en ce qui concerne les chaussées seulement, du tableau précédent.

Les nombres portés à l'article 4 doivent être en parfaite concordance avec les nombres correspondants du tableau I.

Les nombres des colonnes 5 et 10 sont égaux à ceux des colonnes 2 et 3 du tableau II.

Décomposition détaillée.

Art 1er, 6, 11, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25. — Nombres égaux aux totaux correspondants des colonnes du tableau II.

Art. 2, 7, 12. — Longueur officielle au 1er janvier de l'exercice, sauf le cas où l'entretien n'aurait pas eu lieu sur certaines parties de routes, pour des motifs qui seraient indiqués dans les observations.

Art. 3, 8, 13, 17, 20, 28, 38, 41, 56, 59, 62.— Quotient de la quantité par la longueur.

Art. 4, 9, 14. — Nombre de colliers réduits arrêté à la suite du dernier recensement de la circulation.

Art. 5, 10, 15, 18, 29, 39, 42, 57, 60, 63. — Quotient de la quantité qui précède par le centième du nombre de colliers réduits.

Art. 21. — Quotient de l'article 20 par le prix moyen de la journée (Tableau I).

Art. 26, 34, 40, 48, 51, 54, 58, 61. — Nombres égaux aux totaux correspondants des colonnes du tableau III.

Art. 27, 35, 49, 52. — Volumes relevés sur les décomptes, états à la tâche, mémoires, augmentés des volumes approvisionnés par les cantonniers ou ouvriers auxiliaires.

Art. 30. — Moyenne fournie par l'annexe.

Art. 31. — Produit de l'article 29 par le dixième de l'article 30.

Art. 32. — Quotient de l'article 26 par l'article 27.

Art. 33. — Quotient de l'article 32 par le dixième de l'article 30.

Art. 36. — Quotient de l'article 34 par l'article 35.

Art. 37. — Somme des articles 26 et 34.

Art. 43 + art. 44 = art. 45.

Art. 45. — Approvisionnements de l'année augmenté du stock au 1er janvier et diminué du stock au 31 décembre.

Art. 46. — Quotient de l'article 40 par l'article 45.

Art. 47. — Quotient de l'article 46 par le prix moyen de la journée (Tableau I).

Art. 50. — Quotient de l'article 48 par l'article 49.

Art. 53. — Quotient de l'article 51 par l'article 52.

Art. 55. — Somme des articles 48, 51, 54.

Art. 64. — Extrait, en ce qui concerne les relevés à bout, des éléments de dépense compris dans la colonne 9 du tableau III.

Art. 66. — Quotient de l'article 64 par l'article 65.

Annexe.

Dans la colonne 1, les matériaux d'espèce différente sont désignés par la dénomination minéralogique et le nom des carrières ou groupes de carrières. Lorsque des matériaux de même espèce ont des qualités variables, on les inscrit autant de fois qu'il y a de qualités différentes.

La colonne 4 est le produit de la colonne 2 par la colonne 3 pour chaque article.

Le total de la colonne 3 est égal à l'article 27 de la décomposition détaillée.

Le coefficient moyen inscrit au bas de la colonne 2 est le quotient du total de la colonne 4 par le total de la colonne 3.

OBSERVATION GÉNÉRALE

1° Les longueurs s'expriment par kilomètres, avec trois décimales;

2° Les volumes s'expriment en mètres cubes, avec deux décimales pour les articles 28, 29, 31 de la décomposition détaillée, et en nombre entiers partout ailleurs;

3° Les dépenses s'expriment en nombre rond de francs, sauf le prix moyen de la journée, les dépenses par kilomètre, par kilomètre et cent colliers, ou par mètre cube ou superficiel, qui sont évaluées en centimes;

4° La fréquentation s'exprime en colliers réduits, avec une décimale;

5° Les nombres de journées s'expriment en nombres entiers sur le tableau I et avec deux décimales anx articles 21 et 47 de la décomposition détaillée;

6° Le nombre des pavés s'exprime en milliers, avec trois décimales;

7° La surface des relevés à bout s'exprime en mètres carrés sans fraction;

8° La qualité des matériaux est évaluée de 0 à 20, sans fraction, pour le coefficient partiel de chaque espèce, et avec deux décimales pour la moyenne.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

DIRECTION
DES ROUTES,
DE LA NAVIGATION
ET DES MINES

ROUTES NATIONALES

Département d

DÉCOMPOSITION
DES DÉPENSES D'ENTRETIEN

EXERCICE 189 .

CRÉDITS ALLOUÉS :

Chapitre.	(Entretien)	
Chapitre.	(Grosses réparations).	
	Total.	

Dressé et présenté par l'Ingénieur en chef soussigné.

A , le 189 .

BASES DE LA DÉCOMPOSITION

Tableau I. — RELEVÉ DES JOURNÉES DE CANTONNIERS ET OUVRIERS AUXILIAIRES

	NUMÉROS ET DÉSIGNATION DES ARTICLES	NOMBRE DE JOURNÉES de travail effectif				PROPORTION pour 100	DÉPE… par artic…
		Cantonniers	Chefs cantonniers	Auxiliaires	Total		
	1	2	3	4	5	6	7
	CHAUSSÉES EMPIERRÉES						
1	Approvisionnement et cassage de matériaux.						
2	Approvisionnement de matières d'agrégation.						
3	Emplois et soins à la chaussée						
4	Total.						
	CHAUSSÉES PAVÉES						
5	Approvisionnement et préparation des pavés.						
6	Approvisionnement de sable pour pavages . .						
7	Approvisionnements pour bandes latérales empierrées						
8	Repiquages, soufflages, retaille de pavés et entretien courant.						
9	Relevés à bout						
10	Total.						
11	Fossés, accotements et talus						
12	Ouvrages d'art, trottoirs, plantations, etc. . .						
13	Dépenses diverses						
14	Frais généraux						
15	Améliorations et réparations d'avaries.						
16	Total des cinq derniers articles. .						
17	Report des chaussées empierrées.						
18	— pavées						
19	Total général						

20 Prix moyen de la journée de travail effectif, y compris les frais de surveillance des chefs can-tonniers :

Tableau II. — RELEVÉ GÉNÉRAL DES DÉPENSES

NUMÉROS ET NATURE DES DÉPENSES	CHAUSSÉES			FOSSÉS, accotements et talus	OUVRAGES d'art, trottoirs, plantations	DÉPENSES diverses	FRAIS généraux	AMÉLIORATIONS et réparations d'avaries	TOTAL
	EMPIERRÉES	PAVÉES	TOTAL						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1 Entreprises									
2 Tâches.									
3 Mémoires									
4 Cantonniers et auxiliaires									
5 Dépenses d'autre nature									
Total.									

Tableau III. — DÉCOMPOSITION GÉNÉRALE DES DÉPENSES FAITES SUR LES CHAUSSÉES

NUMÉROS ET NATURE DES DÉPENSES	CHAUSSÉES EMPIERRÉES				CHAUSSÉES PAVÉES				
	APPROVISIONNEMENT		EMPLOI et entretien	TOTAL	APPROVISIONNEMENT			SOUFFLAGES, repiquages, retaille de pavés et entretien courant	TOTAL
	de matériaux	de matières d'agrégation			de pavés	de sable pour pavages	de matériaux pour bandes latérales empierrées		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1 Entreprises.									
2 Tâches.									
3 Mémoires									
4 Cantonniers et auxiliaires									
5 Dépenses d'autre nature									
Total. . . .									

DÉCOMPOSITION DÉTAILLÉE

TABLEAU A. — RÉSULTATS GÉNÉRAUX

	DÉPENSE GÉNÉRALE		
1	Dépense totale.		
2	Longueur.		
3	Dépense par kilomètre		
4	Fréquentation		
5	Dépense par kilomètre et par 100 colliers.		
	RÉPARTITION		
6	Chaussées empierrées : dépense totale.		
7	— longueur.		
8	— dépense par kilomètre.		
9	— fréquentation		
10	— dépense par kilomètre et par 100 colliers.		
11	Chaussées pavées : dépense totale		
12	— longueur.		
13	— dépense par kilomètre.		
14	— fréquentation		
15	— dépense par kilomètre et par 100 colliers.		
16	Chaussées de toute nature : dépense totale.		
17	— dépense par kilomètre		
18	— dépense par kilomètre et par 100 colliers.		
19	Fossés, accotements et talus : dépense totale.		
20	— dépense par kilomètre		
21	— nombre de journées par kilomètre.		
22	Ouvrages d'art, trottoirs, plantation, etc.		
23	Dépenses diverses.		
24	Frais généraux.		
25	Améliorations et réparations d'avaries		

DÉTAIL DES ARTICLES 23 ET 24 (*Voir la circulaire du 26 juin* 1882) ET DE L'ARTICLE 25

DÉPENSES DIVERSES		FRAIS GÉNÉRAUX		AMÉLIORATIONS et réparations d'avaries	
Objet	Montant	Objet	Montant	Objet	Montant
TOTAL. . .		TOTAL. . .		TOTAL. . .	

Tableau B. — RÉSULTATS RELATIFS AUX CHAUSSÉES EMPIERRÉES

1° FOURNITURES

26	Dépense en approvisionnement de matériaux		
27	Volume de matériaux approvisionnés, total		
28	— par kilomètre		
29	— par kilomètre et par 100 colliers		
30	Qualité moyenne		
31	Volume par kilomètre et par 100 colliers, ramené à la qualité 10		
32	Prix moyen des matériaux, par mètre cube		
33	— ramené à la qualité 10		
34	Dépense en approvisionnement de matières d'agrégation		
35	Volume des matières d'agrégation approvisionnées		
36	Prix moyen des matières d'agrégation, par mètre cube		
37	Dépense en fournitures, totale		
38	— par kilomètre		
39	— par kilomètre et par 100 colliers		

2° MAIN-D'ŒUVRE

40	Dépense d'emploi et d'entretien, totale		
41	— par kilomètre		
42	— par kilomètre et par 100 colliers		
43	Volume des matériaux employés, en emplois partiels		
44	— en rechargements généraux cylindrés		
45	— total		
46	Dépense d'emploi et d'entretien, par mètre cube		
47	Nombre de journées équivalent à la dépense par mètre cube		

OBSERVATIONS SUR LES TABLEAUX A ET B

Tableau C. — RÉSULTATS RELATIFS AUX CHAUSSÉES PAVÉES

	1° FOURNITURES		
48	Dépense en approvisionnement de pavés		
49	Nombre de pavés approvisionnés		
50	Prix moyen du millier de pavés		
51	Dépense en approvisionnement de sable		
52	Volume de sable approvisionné		
53	Prix moyen du mètre cube de sable		
54	Dépense en matériaux pour bandes latérales empierrées		
55	Dépense en fournitures, totale		
56	— par kilomètre		
57	— par kilomètre et par 100 colliers		
	2° MAIN-D'ŒUVRE		
58	Dépense en main-d'œuvre, totale		
59	— par kilomètre		
60	— par kilomètre et par 100 colliers		
61	Dépense en repiquages, soufflages, retaille de pavés et entretien courant, totale		
62	Dépense en repiquages, soufflages, retaille de pavés et entretien courant, par kilomètre		
63	Dépense en repiquages, soufflages, retaille de pavés et entretien courant, par kilomètre et par 100 colliers		
64	Dépense en relevés à bout		
65	Surface des relevés à bout		
66	Prix du mètre carré de relevé à bout		

OBSERVATIONS

ANNEXE

Qualité des matériaux.

NUMÉROS ET NATURE DES MATÉRIAUX 1	COEFFICIENT de qualité pour chaque nature de matériaux 2	QUANTITÉ par qualités respectives 3	PRODUITS 4
TOTAUX			
COEFFICIENT MOYEN. .			

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

DIRECTION
DES ROUTES,
DE LA NAVIGATION
ET DES MINES

Département d

ROUTES NATIONALES

PROJET DE BUDGET
POUR L'ENTRETIEN DES ROUTES NATIONALES
PENDANT L'ANNÉE 189 .

INSTRUCTION

Les articles 1, 7, 10, 13, 14, 18, 21, 23, 26, 29 sont empruntés aux derniers états de décomposion. Si l'on juge qu'il y a lieu de les modifier, le motif de la différence est expliqué dans les observations; si l'article 13 s'éloigne sensiblement de la moyenne constatée pour l'ensemble de la France, on justifie la différence.

Art. 2. — Quotient de 300 par la qualité moyenne.

Art. 3. — Nombre réduit de coliers constaté dans le dernier recensement.

Art. 4. — Produit de l'article 2 par le centième de l'article 3.

Art. 5, 28. — Longueur à entretenir.

Art. 6, 8, 11, 15, 19, 22, 27, 30. — Produits des deux articles précédents.

Art. 12. — Somme des articles 8 et 11.

Art. 16. — Somme des articles 12 et 15.

Art. 24. — Somme des articles 19, 22 et 23.

Art. 31. — Somme des articles 27 et 30.

Art. 32. — Somme des articles 24 et 31.

Art. 33, 34. — Reproduction des articles 16 et 32.

Art. 35. — Somme des articles 33 et 34.

Art. 36, 37, 38. — Moyenne des cinq dernières années, sauf modifications à expliquer dans les observations.

Art. 55. — Les frais généraux sont évalués en détail. On indique dans les observations en quoi ils diffèrent de ceux des exercices précédents.

Dressé et présenté par l'Ingénieur en chef soussigné.

A , le 189 .

A — CHAUSSÉES EMPIERRÉES

	1° FOURNITURES		
1	Qualité moyenne des matériaux		
2	Consommation normale par kilomètre et par 100 colliers		
3	Fréquentation		
4	Consommation normale par kilomètre		
5	Longueur		
6	Volume de matériaux nécessaires		
7	Prix moyen du mètre cube		
8	Dépense en matériaux		
9	Volume de matière d'agrégation		
10	Prix moyen du mètre cube		
11	Dépenses en matières d'agrégation		
12	Dépense totale en fournitures		
	2° MAIN-D'ŒUVRE		
13	Nombre de journées équivalent à la main-d'œuvre par mètre cube		
14	Prix moyen de la journée		
15	Dépense totale de main-d'œuvre		
16	3° DÉPENSE TOTALE		

OBSERVATIONS

B. — CHAUSSÉES PAVÉES

	1° FOURNITURES		
17	Nombre de pavés à fournir		
18	Prix du mille de pavés		
19	Dépense en fourniture de pavés		
20	Volume du sable		
21	Prix du mètre cube du sable		
22	Dépense en fourniture de sable		
23	Dépense en matériaux pour bandes latérales empierrées		
24	Dépense totale en fournitures		
	2° MAIN-D'ŒUVRE		
25	Surface des relevés à bout		
26	Prix du mètre carré de relevé à bout		
27	Dépense en relevés à bout		
28	Longueur des chaussées pavées		
29	Dépense en main-d'œuvre pour repiquages, soufflages, retaille de pavés et entretien courant, par kilomètre		
30	Dépense en main-d'œuvre pour repiquages, soufflages, retaille de pavés et entretien courant, totale		
31	Dépense totale en main-d'œuvre		
32	3° DÉPENSE TOTALE		

OBSERVATIONS

C. — RÉCAPITULATION ET DÉPENSES GÉNÉRALES

33	Dépense pour chaussées empierrées.				
34	— pavées.				
35	TOTAL.				
36	Entretien des fossés, accotements et talus				
37	Entretien des ouvrages d'art, trottoirs, plantations, etc.				
38	Dépenses diverses.				
39	Frais généraux :				
	Frais de tournées et de déplacements . . .				
	Personel auxiliaire ou temporaire.				
	Frais de bureau.				
	Statistique et expériences.				
	Loyers				
	Secours et dépenses diverses				
	TOTAL.				
40	TOTAL GÉNÉRAL.				

OBSERVATIONS

PONTS ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT

d

ARRONDISSEMENT

d

FEUILLE DE TRAVAIL
DU CANTONNIER

pendant le mois d 189 .

SUBDIVISION

d

ROUTE NATIONALE

N°

CANTON N°

Longueur :

INSTRUCTION. — A la fin de chaque journée, le cantonnier répartit le nombre d'heures de travail effectif, repos déduits, que comporte cette journée entre les différentes colonnes de la feuille, suivant la nature des occupations auxquelles il s'est livré.

Les colonnes 2 à 6 se rapportent aux travaux habituels des cantonniers pour l'entretien proprement dit des routes, y compris les rechargements généraux cylindrés. Les travaux divers comprennent l'enlèvement des neiges, la réparation des éboulements, les arrosages, les sondages des chaussées, et généralement tout ce qui ne fait pas partie du service courant.

Le nombre de journées où le cantonnier n'a pas été sur la route, par suite de fêtes, congés, maladies, absences, est porté ainsi que celui des jours fériés dans la colonne 8.

Dans chacune de ses tournées, le cantonnier-chef vise la feuille de travail sur la ligne correspondant au jour de son passage, et vérifie l'exactitude des chiffres qui y sont portés. Si le cantonnier est illettré, le cantonnier-chef remplit les colonnes de la feuille, d'après les indications contrôlées du cantonnier.

A la fin de chaque mois, le cantonnier-chef recueille les feuilles de sa brigade, et les transmet au conducteur avec ses observations.

Le conducteur vise également la feuille de travail dans chacune de ses tournées, et vérifie l'exactitude des chiffres qui y sont portés.

Toute inscription reconnue fausse est punie d'une amende.

A la fin du mois, le conducteur envoie la feuille à l'ingénieur, après avoir fait les totaux et rempli le tableau ci-dessous, en donnant une appréciation sommaire sur la conduite et le travail du cantonnier.

RÉCAPITULATION			NOMBRE DE JOURNÉES de cantonnier	NOMBRE DE JOURNÉES d'ouvriers auxiliaires (3)	NOMBRE DE JOURNÉES ensemble
1	Approvisionnement et cassage des matériaux				
2	Approvisionnement de matières d'agrégation				
3	Emplois et soins à la chaussée				
4	Fossés, accotements et talus				
5	Travaux divers (1)	Ouvrages d'art, trottoirs, plantations, etc.			
6		Dépenses diverses			
7		Frais généraux			
8		Réparations d'avaries et améliorations			
9	Jours de fêtes, congés et absences				
	TOTAUX		(2)		

(1) Pour cette répartition, le conducteur consulte les ordres donnés, les notes prises dans ses tournées et dans celle du cantonnier-chef, les feuilles d'attachements, et il se conforme pour la distinction entre les frais généraux et les dépenses diverses à la circulaire du 20 juin 1882. La décomposition des dépenses prescrites par la circulaire du 26 décembre 1892 pour les feuilles d'attachements doit être faite sous les mêmes titres que la présente récapitulation.

(2) Ce total doit être égal au nombre de jours du mois.

(3) Les chiffres de cette colonne sont tirés des feuilles d'attachements. Le total est égal au nombre de journées portées sur ces feuilles.

OBSERVATIONS SUR LA CONDUITE ET LE TRAVAIL DU CANTONNIER :

A , le 18 .

Le Conducteur des Ponts et Chaussées,

DATES	NOMBRE D'HEURES CONSACRÉES CHAQUE JOUR à l'approvisionnement et au cassage des matériaux (1)	à l'approvisionnement des matières d'agrégation	aux emplois de matériaux et aux soins donnés à la chaussée	aux fossés, aux accotements et aux talus		Travaux divers exceptionnels	Ensemble	FÊTES, congés et absences — Nombre de journées	OBSERVATIONS — VISAS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									
11									
12									
13									
14									
15									
16									
17									
18									
19									
20									
21									
22									
23									
24									
25									
26									
27									
28									
29									
30									
31									
TOTAUX.									
Journées. (2)							(3)		

(1) Nombre de mètres cubes approvisionnés par le cantonnier dans le mois : mètres cubes.

(2) Le nombre d'heures est transformé en nombre de journées en raison du nombre d'heures de travail effectif que comporte le mois, d'après les règlements, temps de repos déduits.

(3) Total égal au nombre de jours du mois ; déduction faite des jours de fêtes, des congés et des absences.

OBSERVATION. — Si le canton s'étend sur des routes départementales ou des chemins vicinaux, le temps passé sur ces voies de communication sera porté dans la colonne des absences.

PONTS
ET
CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT
d

ARRONDISSEMENT
d

SUBDIVISION
d
sur une longueur
de mètres.

ROUTE NATIONALE N° .

FEUILLES DE TRAVAIL DES CANTONNIERS

MOIS DE

BORDEREAU RÉCAPITULATIF

NUMÉROS d'ordre des feuilles	NUMÉROS des cantons	NOMS des cantonniers	NUMÉROS d'ordre des feuilles	NUMÉROS des cantons	NOMS des cantonniers

A , le 189 .

Le conducteur des ponts et chaussées,

RÉCAPITULATION.

	NUMÉROS ET DÉSIGNATION DES ARTICLES	NOMBRE DE JOURNÉES DE TRAVAIL EFFECTIF						
		des cantonniers	des auxiliaires	ensemble	DES CHEFS CANTONNIERS			Nombre total de journées
					sur le canton	en tournées	Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8
	CHAUSSÉES EMPIERRÉES.							
1	Approvisionnement et cassage de matériaux.							
2	Approvisionnement de matières d'agrégation.							
3	Emplois et soins à la chaussée							
4	Total.							
	CHAUSSÉES PAVÉES.							
5	Approvisionnement et préparation des pavés							
6	Approvisionnement de sable pour pavages.							
7	Approvisionnement pour bandes latérales empierrées.							
8	Repiquages, soufflages, retaille des pavés et entretien courant.							
9	Relevés à bout.							
10	Total.							
11	Fossés, accotements et talus							
12	Ouvrages d'art, trottoirs, plantations . .							
13	Dépenses diverses							
14	Frais généraux.							
15	Améliorations et réparations d'avaries. .							
16	Total des cinq derniers articles. . .							
17	Report des chaussées empierrées. .							
18	Report des chaussées pavées. . . .							
	Total général.							

Observations. — Les colonnes 2, 3, 4 et 5 sont les sommes des articles correspondants des [illegible]pitulations faites sur les feuilles de travail.

Le total de la colonne 6 est la somme des nombres de journées portées sur les feuilles de travail des cantonniers-chefs pour temps passé en tournées sur les routes nationales, déduction faite du temps qu'ils auraient pu consacrer à d'autres voies de communication, si leur brigade s'étend en dehors des routes nationales.

Ce total est réparti dans la colonne 6 entre les différents articles proportionnellement aux nombres de la colonne 4.

La colonne 8 est la somme des colonnes 4 et 7.

(N° 225)

[6 avril 1893]

Statistique. — Routes nationales. — Recensement de la circulation en 1894. — Choix des postes d'observation.

Monsieur l'ingénieur en chef, d'après l'avis de la Commission des routes nationales, j'ai décidé qu'il serait procédé en 1894 à un recensement général de la circulation sur ces routes.

Des instructions détaillées vous seront envoyées ultérieurement; mais je vous invite à étudier dès à présent la répartition des routes de votre département entre les diverses sections où il conviendra d'établir des postes d'observation et l'emplacement de chacun de ces postes. Je vous adresse à cet effet une formule sur laquelle vos propositions devront être consignées (modèle n° 1). Vous y joindrez une carte du département, choisie parmi celles du commerce qui se rapprochent le plus de l'échelle de 1/200.000. Vos propositions y seront reproduites au moyen de signes conventionnels, conformément à l'instruction qui figure sur le titre du modèle n° 2 où la carte sera insérée.

J'appelle votre attention sur la nécessité d'apporter le plus grand soin dans le choix des postes d'observation et des limites des sections que chaque poste doit représenter, car c'est de ce choix judicieux que dépend, en grande partie, l'exactitude du recensement. L'examen des résultats obtenus en 1888 peut faire reconnaître l'utilité d'abandonner certains postes pour leur en substituer d'autres qui seraient plus convenablement placés, ou d'en ajouter de nouveaux. Vous ne perdrez pas de vue toutefois qu'il ne serait pas possible, sous peine d'une dépense excessive, d'augmenter notablement le nombre des postes établis en 1888, et vous vous attacherez surtout à obtenir l'exactitude des moyennes par une répartition rationnelle des longueurs auxquelles s'appliqueront les résultats obtenus sur chaque point.

Vous avez pu constater, en étudiant la carte figurative du recensement de la circulation de 1888, certaines anomalies qu'il y aura lieu d'éviter en 1894. Ainsi, en comparant les résultats obtenus sur les sections contiguës d'une même route dans certains départements limitrophes, on trouve des discordances qui ne sont pas toujours vraisemblables. Quand surtout cette dis-

cordance se reproduit dans le même sens sur la plus grande partie du pourtour du département, on est porté à l'attribuer à des erreurs plutôt systématiques qu'accidentelles, contre lesquelles il convient de se prémunir. Je vous engage à vous entendre à ce sujet, s'il y a lieu, dans votre service, avec les ingénieurs en chef des départements voisins, de façon à rentrer dans la vérité, là où l'on s'en serait écarté.

Dans le dernier recensement, les comptages de nuit n'ont eu lieu, sur beaucoup de sections où la circulation de nuit est peu importante, qu'une seule fois par trimestre. Sur les points les plus fréquentés, au contraire, toutes les observations ont été de 24 heures consécutives. Pour des circulations intermédiaires, le nombre des comptages de 24 heures s'est renouvelé, chaque trimestre, un nombre de fois compris entre deux et six. Vous aurez à examiner, pour chacun des postes que vous proposerez, le nombre des comptages de nuit par trimestre qu'il vous semblera comporter.

Vos propositions devront me parvenir avant le 1er juin. Elles seront accompagnées d'un rapport justificatif.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

MINISTÈRE
DES
[TR]AVAUX PUBLICS

MODÈLE N° 1

DIRECTION
[D]ES ROUTES,
[DE] LA NAVIGATION
[E]T DES MINES

[RO]UTES NATIONALES

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION EN 1894

DÉPARTEMENT d

PROPOSITIONS

POUR L'EMPLACEMENT DES POSTES D'OBSERVATION

INSTRUCTION

Colonne 1. — Une seule série de numéros est appliquée à l'ensemble du département.

Les postes d'observation ne doivent pas être placés à l'embranchement d'une route nationale avec une autre voie de communication. On mettra, si cela est nécessaire, un observateur distinct sur chacune des deux branches, à une certaine distance de l'embranchement.

Colonne 3. — Les longueurs des sections sont totalisées par routes, et le total, pour chaque route, est égal à la longueur officielle arrêtée au 1er janvier 1893.

Colonne 6. — On justifie, dans la colonne d'observations, les propositions d'autre part pour chaque poste, et on motive notamment le maintien ou l'abandon des anciens postes de 1888 et l'adoption des postes nouveaux.

Dressé par l'Ingénieur en chef du département d

A , le 189 .

NUMÉROS d'ordre des sections	DÉSIGNATION DES ROUTES et EMPLACEMENT DES POSTES d'observation	LONGUEUR des sections	DÉSIGNATION DES LIMITES DES SECTIONS	NOMBRE de comptages de nuit par trimestre	OBSERVATIONS
1	2	3	4	5	6

MINISTÈRE
DES
[T]RAVAUX PUBLICS

DIRECTION
[D]ES ROUTES,
[DE L]A NAVIGATION
[E]T DES MINES

[ROU]TES NATIONALES

MODÈLE N° 2

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION EN 1894

DÉPARTEMENT d

CARTE

A L'APPUI DES PROPOSITIONS POUR L'EMPLACEMENT DES POSTES D'OBSERVATION

INSTRUCTION

1. Les routes nationales sont bordées d'un liséré rouge, et leurs numéros reproduits en chiffres noirs bien apparents, une fois sur chacune des sections entre lesquelles elles se trouvent divisées par les embranchements.

2. Les routes départementales et les chemins vicinaux de grande communication sont bordés d'un liséré vert.

3. Les postes d'observations sont signalés, à leur place, par un cercle d'environ 5 millimètres de diamètre, teinté en noir pour les stations adoptées en 1888 et abandonnées en 1894, en rouge pour les stations nouvelles, et mi-partie en rouge et en noir pour les stations de 1888 conservées en 1894.

4. Les limites des sections sont figurées par un fort trait rouge transversal à la route.

5. Les numéros d'ordre des sections proposées pour 1894 sont inscrits en rouge, à côté de chacun des postes correspondants.

6. Les parties des routes, comme les traverses des villes, où les postes sont trop multipliés pour être représentés convenablement sur la carte, sont figurées à plus grande échelle dans des cartouches spéciaux.

La présente carte dressée par l'Ingénieur en chef du département d

A , le 189 .

PERSONNEL

(N° 226)

Avril 1893.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 31 *décembre* 1892. — **M. Charet de la Frémoire**, Ingénieur en Chef honoraire, est nommé Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Grand Chancelier).

2° PROMOTION.

Décret du 8 *avril* 1893. — **M. Bellom** (Armand), Inspecteur général de 2e classe, est nommé Inspecteur général de 1re classe, pour prendre rang à dater du 16 avril.

M. Bellom reste chargé du service de la direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, jusqu'à la désignation de son successeur.

3° DÉMISSION.

Décret du 20 mars 1893. — Est acceptée la démission de M. **Bernard** (François), Ingénieur ordinaire de 2e classe, en congé pour affaires personnelles.

4° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Moris** (Ferdinand), Ingénieur en chef de 2e classe.	15 avril 1893
M. **Kerrien**, Sous-Ingénieur.	1er mai 1893

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Géraldy**, Ingénieur ordinaire de 2e classe. . . .	25 avril 1893

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 22 mars 1893. — Le 4e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Lethier** est supprimé.

Le service de la construction de la ligne de Tamnay à Château-Chinon, qui compose cet arrondissement, est rattaché au 3e arrondissement du même service (M. **Guillot**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Nevers).

Par suite, sont rapportées les dispositions de l'arrêté du 11 février 1893, par lesquelles M. **Assy**, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Nevers, a été chargé du 4e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Lethier**.

Décision du 5 avril. — M. **Fontaneilles**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Lyon, est autorisé à accepter les fonctions de professeur du cours de Travaux publics à l'École centrale lyonnaise, tout en conservant ses attributions actuelles.

Arrêté du 5 avril. — Un service de Contrôle est créé pour les études et travaux du chemin de fer de Lons-le-Saunier à Saint-Jean-de-Losne, concédé à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Ce service est réuni aux attributions de M. **Schoendoerffer**, Ingénieur en chef de 2e classe à Lons-le-Saunier.

Arrêté du 8 avril. — Le service ordinaire du département des Côtes du-Nord, actuellement divisé en deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti en cinq arrondissements correspondant aux arrondissements administratifs du département.

MM. **Baudot, Martel** et **Martin**, agents voyers d'arrondissement, sont respectivement chargés du service ordinaire des arrondissements de Saint-Brieuc, Lannion et Loudéac.

Ils rempliront les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Les arrondissements de Dinan et de Guingamp sont confiés :

L'arrondissement de Dinan à M. **Chicoineau**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées, attaché, en outre, au service maritime du département des Côtes-du-Nord;

Et l'arrondissement de Guingamp à M. **Adam**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées, attaché, en outre, au service de chemins de fer, confié à M. l'Ingénieur en chef **Thiébaut.**

Par mesure transitoire, M. **Adam**, Sous-Ingénieur à Guingamp, demeure chargé du service de rectification des sections des routes nationales 164 et 167 comprises dans l'arrondissement de Loudéac.

Arrêté du 8 avril. — Le service maritime du département des Côtes-du-Nord, qui forme actuellement trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti en deux arrondissements constitués comme il suit :

1er arrondissement.

Phares et balises de tout le département. Partie du littoral comprise dans les arrondissements administratifs de Saint-Brieuc et de Lannion.

M. **Guillemoto**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Saint-Brieuc.

2e arrondissement.

Partie du littoral comprise dans l'arrondissement administratif de Dinan.

M. **Chicoineau**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Dinan.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er avril 1893.

M. **Adam**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées à Guingamp cesse, à partir de la même date, d'être attaché au service maritime du département des Côtes-du-Nord.

Idem. — Le service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur

en chef **Thiébaut**, qui forme un arrondissement unique d'Ingénieur ordinaire (**M. Adam**, Sous-Ingénieur à Guingamp), est réparti comme il suit en deux arrondissements, savoir :

1er arrondissement.

Ligne de Saint-Méen à Loudéac et à Carhaix — section de Saint-Méen à l'entrée ouest de la gare de Loudéac.

M. Guillemoto, Ingénieur ordinaire, à Saint-Brieuc, déjà attaché au service maritime du département des Côtes-du-Nord.

2e Arrondissement.

Lignes de Saint-Méen à Loudéac et à Carhaix — section de Carhaix à l'entrée ouest de la gare de Loudéac.
— de Carhaix à Guingamp.
— de Guingamp à Paimpol.

M. Adam, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Guingamp.

Arrêté du 8 *avril.* — Le service de l'ascenseur hydraulique des Fontinettes sur le canal de Neuffossé qui fait actuellement partie du service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais (**M. Peslin**, Ingénieur en chef, à Douai), est replacé dans les attributions de **M. Gruson**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Lille.

Cette disposition aura son effet à dater du 16 avril 1893.

M. Jullien, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Calais, est attaché, à partir de la même date, au service de l'ascenseur et de l'écluse des Fontinettes, en remplacement de **M. Cètre**, Ingénieur ordinaire, à Saint-Omer.

Arrêté du 10 *avril.* — **M. Lucas**, Ingénieur en Chef de 1re classe, Membre du Conseil d'Administration des chemins de fer de l'État, est attaché au service de la mission spéciale confiée à M. l'Inspecteur général **Dupuy**, pour l'examen des conditions de sécurité et de durée des ouvrages métalliques.

Idem. — **M. Poisson**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, en congé pour raisons de santé, est attaché, à la résidence de Niort, aux services ci-après désignés, en remplacement de **M. Quintin**, mis en service détaché, savoir :

1° Service ordinaire du département des Deux-Sèvres;

2° Service de la navigation de la Sèvre-Niortaise, du port de Marans et du canal maritime de Marans au Brault;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef

de **Préaudeau**, 3e arrondissement (Lignes de Fontenay-le-Comte à Breuil-Barret par Cezais-Vouvant et de Velluire à Fontenay-le-Comte).

Arrêté du 17 avril. — M. **Delure**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé renouvelable au service de la construction des chemins de fer de la République Argentine, est remis en activité et chargé, à la résidence d'Ajaccio, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Fouan**, mis en service détaché, savoir :

1° Service ordinaire et maritime de l'arrondissement d'Ajaccio;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pavillier** — 1er arrondissement (Lignes de : Ajaccio à Mezzana et de Mezzana à Corte);

3° Service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer corses — 2e arrondissement.

Décision du 24 avril. — M. **Le Royer de la Tournerie**, Inspecteur général de 1re classe, est désigné pour faire partie du Conseil de l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Leblanc**, décédé.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

29 mars 1893. — M. **Morel** (Théophile), Commis, Concours de 1884, n° 175, Somme, service ordinaire.

Idem. — M. **Puginier** (Louis), Commis, Concours de 1884, n° 66, Gard, service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan.

Idem. — M. **Bourgeois** (Lucien), Commis, Concours de 1883, n° 108, Somme, service ordinaire.

29 *mars*. — M. **Hoppe** (Charles), Commis, Concours de 1883, n° 216, mis à la disposition du Sous-Secrétaire d'État des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de la Cochinchine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Pleurdeau** (Eugène), Commis, Concours de 1884, n° 98, mis à la disposition du Sous-Secrétaire d'État des Colonies, pour être employé au service des travaux publics de la Cochinchine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Cariou** (Hervé), Commis, Concours de 1884, n° 142, mis à la disposition du Sous-Secrétaire d'État des Colonies, pour être employé au service des travaux publics de la Cochinchine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Costa** (Ignace), Commis, Concours de 1884, n° 64, Corse, service ordinaire.

31 *mars*. — M. **Lalanne** (Joseph), Commis, Concours de 1883, n° 301, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.

8 *avril*. — M. **Breiner** (Jules), Commis, Concours de 1884, n° 47, Haute-Saône, service ordinaire.

Idem. — M. **Basseux** (Gustave), Commis, Concours de 1885, n° 35, Pas-de-Calais, service ordinaire.

Idem. — M. **Charton** (Joseph), Commis, Concours de 1885, n° 58, Rhône, service de la navigation du Rhône.

Idem. — M. **Bénédicty** (Victor), Commis, Concours de 1885, n° 16, Dordogne, service ordinaire.

Idem. — M. **Bertaux** (Arthur), Commis, Concours de 1885, n° 64, Seine-et-Marne, service ordinaire.

Idem. — M. **Besnard** (Albert), Commis, Concours de 1885, n° 23, Loiret, service ordinaire.

Idem. — M. **Billet** (Auguste), Commis, Concours de 1885, n° 24, Eure-et-Loir, service ordinaire.

Idem. — M. **Burg** (Louis), Commis, Concours de 1885, n° 32, Aveyron, service ordinaire.

Idem. — M. **Campiémont** (Eugène), Commis, Concours de 1885, n° 59, Oise, service ordinaire.

Idem. — M. **Clerget** (Henri), Commis, Concours de 1885, n° 11, Côte-d'Or, service du canal de Bourgogne et service des études et travaux du chemin de fer d'Épinac à Velars.

Idem. — M. **Commaille** (Albert), Commis, Concours de 1885, n° 63, Loiret, service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

8 *avril.* — M. **Composieu** (Jean), Commis, Concours de 1885, n° 72, Dordogne, service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

Idem. — M. **Contant** (Désiré), Commis, Concours de 1885, n° 33, Seine-et-Marne, service ordinaire.

Idem. — M. **Crété** (Maurice), Commis, Concours de 1885, n° 65, Oise, service ordinaire.

Idem. — M. **Delagrange** (Charles), Commis, Concours de 1885, n° 57, Oran, service ordinaire.

Idem. — M. **Duburg** (Henri), Commis, Concours de 1885, n° 46, Dordogne, service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

Idem. — M. **Escoffier** (François), Commis, Concours de 1885, n° 104, Basses-Alpes, service ordinaire.

Idem. — M. **Fanjoux** (Pierre), Commis, Concours de 1885, n° 66, Allier, service ordinaire.

Idem. — M. **Fragnaud** (Jean), Commis, Concours de 1885, n° 81, Charente-Inférieure, service des études du chemin de fer de Saujon à la ligne de Tonnay-Charente à Marennes.

Idem. — M. **Goester** (Maurice), Commis, Concours de 1885, n° 28, Nord, service de la navigation entre la Belgique et Paris.

Idem. — M. **Heinrich** (Romain), Commis, Concours de 1885, n° 43, Aube, service ordinaire.

Idem. — M. **Lafond** (Marc), Commis, Concours de 1885, n° 97, Vienne, service ordinaire.

Idem. — M. **Lahure** (Alphonse), Commis, Concours de 1885, n° 30, Seine-Inférieure, service maritime, 1re section.

Idem. — M. **Lavilatte** (Auguste), Commis, Concours de 1885, n° 29, Allier, service ordinaire.

Idem. — M. **Lefort** (Paul), Commis, Concours de 1885, n° 52, Cher, service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne.

Idem. — M. **Mailliet** (Désiré), Commis, Concours de 1885, n° 36, Pas-de-Calais, service ordinaire.

Idem. — M. **Massiot** (Jules), Commis, Concours de 1885, n° 49, Seine-et-Marne, service ordinaire.

Idem. — M. **Maurette** (Paul), Commis, Concours de 1885, n° 9, Gard, service de l'hydraulique agricole.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Nalot** (Paul), Commis, Concours de 1885, n° 76, Haute-Marne, service ordinaire.

Idem. — M. **Paulin** (Honoré), Commis, Concours de 1885, n° 76,

Seine, administration centrale — 1re division des chemins de fer.

8 *avril.* — M. **Plagnol** (Adrien), Commis, Concours de 1885, n° 21, Loiret, service ordinaire.

Idem. — M. **Reyrel** (Fernand), Commis, Concours de 1885, n° 105, Dordogne, service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

Idem. — M. **Vasseur** (Lucien), Commis, Concours de 1885, n° 55, Pas-de-Calais, service ordinaire.

Idem. — M. **Sicard** (Victor), Commis, Concours de 1885, n° 38, Basses-Alpes, service ordinaire.

10 *avril.* — M. **Vuattoux** (Louis), Commis, Concours de 1884, n° 77, Haute-Savoie, service ordinaire.

Idem. — M. **Portalez** (Antonin), Commis, Concours de 1884, n° 179, Ardèche, service ordinaire.

17 *avril.* — M. **Muraire** (Honoré), Commis, Concours de 1884, n° 96, Maine-et-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. **Vidal** (Barthélemy), Commis, Concours de 1884, n° 117, Vienne, service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angély à Marans.

Idem. — M. **Blin** (Paulin), Commis, Concours de 1885, n° 27, Nièvre, service de la navigation de la Loire — 2e section.

Idem. — M. **Vannier** (Léon), Commis, Concours de 1885, n° 39, Mayenne, service ordinaire.

Idem. — M. **Breton** (Eugène), Commis, Concours de 1884, n° 49, Loire, service ordinaire.

Idem. — M. **Sirot** (Claude), Commis, Concours de 1885, n° 3, Loire, service du canal de la Loire au Rhône.

21 *avril.* — M. **Puymartin** (Henri), Commis, Concours de 1885, n° 44, Dordogne, service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

22 *avril.* — M. **Pulicani** (Joseph), Commis, Concours de 1885, n° 103, Lozère, service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide.

Idem. — M. **Jouanicou** (Laurent), Commis, Concours de 1884, n° 78, Basses-Pyrénées, service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port.

Idem. — M. **Etchelle** (Jean), Commis, Concours de 1884, n° 105, Basses-Pyrénées, service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port.

Idem. — M. **Clédou** (Jean), Commis, Concours de 1885, n° 95, Basses-Pyrénées, service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port.

26 *avril*. — M. **Noguier** (André), Commis, Concours de 1884, n° 68, Gard, service du canal du Rhône à Cette.

27 *avril*. — M. **Istria** (Jean), Commis, Concours de 1885, n° 22, Loir-et-Cher, service ordinaire.

Idem. — M. **Letorey** (Victor), Commis, Concours de 1885, n° 100, Seine, service vicinal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

28 *avril*. — M. **Zerling** (Jules), Commis, Concours de 1885, n° 71, Doubs, service du canal du Rhône au Rhin.

2° AVANCEMENT.

17 *avril* 1893. — M. Bonnet (Alphonse), Conducteur de 2e classe, détaché au service du génie militaire de la place de Lyon, est élevé à la 1re classe de son grade.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

29 *mars* 1893. — M. **Clérin** (Édouard), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable à Paris, est remis en activité et mis à la disposition de M. le Sous-Secrétaire d'État des Colonies, pour être employé au service des travaux publics de la Cochinchine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Rayac** (Hillarion), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, est mis à la disposition de M. le Sous-Secrétaire d'État des Colonies, pour être employé au service des travaux publics de la Cochinchine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

17 *avril*. — Est rapporté l'arrêté du 20 janvier 1893, par lequel M. **Poux** (Ernest), Conducteur de 1re classe, détaché au service des travaux publics de la Tunisie, a été attaché, dans le département du Doubs, au service du canal du Rhône au Rhin.

M. **Poux** reste détaché au service de la Tunisie.

26 *avril*. — M. **Rousset** (Daniel), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Gard, au service du canal du Rhône à Cette, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole du même département.

Il est placé dans la situation de service détaché.

26 *avril*. — M. **Gajan** (Charles), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Tarn, au service des études et tra-

vaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique, est autorisé à entrer au service municipal de la ville de Toulouse.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

18 *mars* 1893. — M. **Monnier** (Charles), Conducteur de 4e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (service de l'entretien), à la résidence d'Evreux.

5 *avril*. — M. **Soclet** (Alfred), Conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de la ville du Havre, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie française de tramways, en qualité d'Ingénieur Directeur-adjoint des tramways du Havre.

10 *avril*. — M. **Paulus** (Antoine), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires personnelles, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à conserver les fonctions d'Ingénieur-adjoint au Directeur, au service de la Compagnie des chemins de fer de Thessalie (Grèce), à la résidence d'Athènes.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Castelneau** (Adrien), Conducteur principal, en congé pour raisons de santé	1er mars 1893
M. **Panchioni** (Pierre), Conducteur principal, en congé renouvelable à Alger.	1er avril 1893
M. **Dinat** (Dominique), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma	1er avril 1893
M. **Despas** (Alphonse), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable à Fumay (Ardennes). . . .	1er avril 1893
M. **Bonnet** (Alphonse), Conducteur de 1re classe, détaché au service du génie militaire de la place de Lyon.	16 avril 1893
M. **Hublier** (Charles), Conducteur de 3e classe, en congé illimité.	16 avril 1893
M. **Defuides** (Félix), Conducteur de 4e classe, en congé illimité	21 avril 1893

Date d'exécution.

M. **Broché** (Jules), Conducteur principal, Aube, service ordinaire. 1er mai 1893

M. **Sourisseau** (Jacques), Conducteur principal, Deux-Sèvres, service ordinaire . . . . 1er mai 1893

M. **Urbain** (Marc), Conducteur principal, Marne, service du canal de la Marne au Rhin. . . . . . . 1er mai 1893

M. **Lable** (Jean), Conducteur principal, Creuse, service ordinaire. 1er mai 1893

M. **Gauché** (Claude), Conducteur principal, Mayenne, service ordinaire. . . . . 1er mai 1893

M. **Hautin** (Edouard), Conducteur principal, Aisne, service ordinaire et service du Contrôle des travaux du chemin de fer du Cateau à Laon. 1er mai 1893

M. **Bartre** (Maurice), Conducteur de 1re classe, Haute-Loire, service ordinaire . . . . 1er mai 1893

M. **Villemeur** (Jean-Baptiste), Conducteur de 1re classe, Hautes-Pyrénées, service ordinaire . . 1er mai 1893

M. **Laborie** (Alexis), Conducteur de 1re classe, Oise, service ordinaire. . . . . 1er mai 1893

M. **Menuelle** (Eugène), Conducteur de 1re classe, Aube, service ordinaire. . . . . 1er mai 1893

M. **Menuelle** est nommé Conducteur principal honoraire.

M. **Durand** (Félix), Conducteur de 1re classe, Côte-d'Or, service ordinaire. . . . . 1er mai 1893

M. **Giraud** (Barthélemy), Conducteur de 1re classe, Corse, service ordinaire. . . . . 1er mai 1893

M. **Lapeyrère** (Félix), Conducteur de 1re classe, Gers, service ordinaire . . . . 1er mai 1893

M. **Duveau** (Abel), Conducteur de 1re classe, Maine-et-Loire, service ordinaire. . . . . 1er mai 1893

M. **Bories** (Antoine), Conducteur de 1re classe, Lot, service ordinaire. . . . . 1er mai 1893

M. **Abel** (Henri), Conducteur de 1re classe, Lozère, service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide. . . . . 1er mai 1893

M. **Félix** (Hubert), Conducteur de 1re classe, Oran, service ordinaire et service du Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Arzew à Saïda. 1er mai 1893

M. **Lapeyrère** (Alphonse), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé. 1er mai 1893

	Date d'exécution.
M. **Cellier** (Pierre), Conducteur de 2e classe, Eure, service ordinaire	1er mai 1893
M. **Rouillard** (Alexis), Conducteur de 2e classe, Oran, service ordinaire	1er mai 1893
M. **Baron** (Alfred), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour raisons de santé.	1er mai 1893
M. **Laplanche** (Jules), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris	1er juin 1893
M. **Houssin** (Guillin), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris	1er juin 1893
M. **Blanpain** (Etienne), Conducteur principal, Seine, service de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans. . . .	1er juin 1893
M. **Maffren** (Aimé), Conducteur principal, Basses-Alpes, service ordinaire	1er juin 1893
M. **Sardin** (Antoine), Conducteur de 1re classe, Loire, service du canal de jonction de la Loire au Rhône..	1er juin 1893
M. **Simon** (Aimé), Conducteur de 1re classe, Manche, service maritime et service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Carentan à Carteret	1er juillet 1893
M. **Simon** est nommé Conducteur principal honoraire.	
M. **Berthelot** (Mathurin), Conducteur de 1re classe, Côtes-du-Nord, service ordinaire	1er juillet 1893
M. **Huguenin** (Hippolyte), Conducteur principal, Seine, service des Cartes et Plans à l'École nationale des Ponts et Chaussées	1er oct. 1893
M. **Morin** (Adrien), Conducteur de 2e classe, Seine, service de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est	1er oct. 1893

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Lachaux** (Joseph), Conducteur de 1re classe, Haute-Saône, service ordinaire	31 mars 1893
M. **Carbonnier** (Albert), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé.	1er avril 1893

Date du décès.

M. **Renard** (Alexandre), Conducteur de 3e classe, Sarthe, service ordinaire . . . . 1er avril 1893

M. **Durand** (Alexis), Conducteur principal, Charente-Inférieure, service maritime . . . . 2 avril 1893

M. **Bellinger** (Célestin), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour raisons de santé . . . . 3 avril 1893

7° DÉCISIONS DIVERSES.

. . . . . .

29 *mars* 1833. — M. **Lasserand** (Émile), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, passe dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez.

30 *mars*. — M. **Meugnot** (Achille), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech, passe dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique.

5 *avril*. — M. **Tessier** (Eugène), Conducteur de 4e classe, en disponibilité pour raisons de santé, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

Idem. — M. **Petit** (Pierre), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire et au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de l'État et d'Orléans, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Beslé à Guemené et à la Chapelle-sur-Erdre.

5 *avril* 1893. — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés, dans le département de l'Ardèche, aux services ordinaire et vicinal, sont fixés à nouveau de la manière suivante :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Trois Conducteurs (dont, provisoirement, deux Agents voyers), onze Commis et un Agent temporaire, en résidence à Privas.

Arrondissement d'Aubenas.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

. . . .

Deux Conducteurs (dont, provisoirement, un Agent voyer), neuf Commis et un Agent temporaire, en résidence à Aubenas.

Subdivision d'Aubenas (Nord). — Service général de trois communes du canton d'Aubenas et de neuf communes du canton d'Entraygues.

Subdivision d'Aubenas (Sud). — Service général de quatorze communes du canton d'Aubenas.

Subdivision de Largentière. — Service général du canton.

— *de Joyeuse.* — Service général de quatorze communes du canton de Joyeuse et d'une commune du canton des Vans.

Subdivision de Vallon. — Service général du canton, plus deux communes du canton de Joyeuse.

Subdivision des Vans. — Service général de vingt communes du canton.

Subdivision de Valgorge. — Service général du canton et d'une commune du canton de Joyeuse.

Subdivision de Thuyets. — Service général du canton.

— *de Montpezat.* — Service général des cantons de Montpezat et de Buzet.

Subdivision de Saint-Étienne-de-Lugdarès. — Service général des cantons de Saint-Étienne-de-Lugdarès et de Coucouron.

Arrondissement de Privas.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et treize Commis (dont, provisoirement, deux Agents voyers piqueurs), en résidence à Privas.

1re *Subdivision de Privas.* — Service général de quatre communes du canton (cette subdivision sera confiée à l'un des Conducteurs attachés au bureau de l'arrondissement).

2e *Subdivision de Privas.* — Service général de huit communes du canton de Privas et d'une commune du canton de la Voulte.

3e *Subdivision de Privas.* — Service général de trois communes du canton de Privas et du canton de Chomérac.

Subdivision de la Voulte. — Service général de neuf communes du canton.

Subdivision de Saint-Pierreville. — Service général du canton et de deux communes du canton d'Entraygues.

Subdivision de Villeneuve-de-Berg. — Service général du canton.

Subdivision de Bourg-Saint-Andéol. — Service général du canton et de trois communes du canton de Viviers.

Subdivision du Theil. — Service général du canton de Rochemaure et de trois communes du canton de Viviers.

Arrondissement de Tournon.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et neuf Commis, en résidence à Tournon.

Subdivision de Tournon. — Service général du canton de Tournon (moins le service vicinal de quatre communes confié aux Conducteurs attachés au bureau de l'arrondissement.)

Subdivision de Serrières. — Service général du canton.

— *d'Annonay.* —

— *de Satillien.* —

— *de Saint-Félicien.* —

— *de Lamastre.* —

— *de Saint-Agrève.* —

— *de St-Martin-de-Valamas.* —

— *de Vernoux.* —

— *de Saint-Péray.* —

7 *avril.* — M. **Toesca** (Dominique), Conducteur de 2e classe, en retrait d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Creuse.

10 *avril.* — M. **André** (Félix), Conducteur de 4e classe, attaché, au service ordinaire du département de la Haute-Vienne, passe au service maritime du département de la Charente-Inférieure.

Idem. — M. **Deslètre** (Antonin), Conducteur de 4e classe, détaché au service de l'hydraulique agricole du département du Gard, passe dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech.

Idem. — M. **Cordelier** (Louis), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Cantal, passe au service ordinaire du département du Loiret.

17 *avril.* — M. **Marieu** (Hyacinthe), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire, passe dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique.

Idem. — M. **Rollin** (Lucien), Conducteur de 3e classe, en

retrait d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Cantal.

17 *avril*. — M. **Egret** (Auguste), Conducteur de 3e classe, détaché au service municipal de la ville de Bourges, est attaché au service ordinaire du département de l'Allier.

Idem. — M **Rabault** (Pierre), Conducteur de 1re classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

Idem. — M. **Raison** (Julien), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service de la navigation de la Loire — 3e section, passe dans le département du Loiret, même service.

Idem. — M. **Martin** (René), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de Maine-et-Loire, au service de la navigation de la Loire — 3e section, passe dans le département de Loir-et-Cher, même service.

17 *avril*. — M. **Delahaur** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Haute-Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche, passe dans le département du Loiret, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

Idem. — M. **Morel** (Albert), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Meuse, au service du canal de la Marne au Rhin, passe dans le département de la Marne, même service.

Idem. — M. **Mallet** (Louis), Conducteur de 2e classe, attaché, au service ordinaire du département de la Somme, passe au service ordinaire du département de l'Eure.

25 *avril*. — M. **Vallat** (Désiré), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de l'Yonne, au service de la navigation de l'Yonne, passe au service ordinaire du département de l'Aube.

Idem. — M. **Warot** (Jules), Conducteur de 4e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des Tramways de Toulon, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

26 *avril*. — M. **Guignard** (Louis), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Vendes à Mauriac, passe dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Laqueuille au Mont-Dore.

27 *avril*. — M. **Gautier** (Alfred), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service du

canal maritime de la Basse-Loire, passe au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

28 *avril*. — M. **Tournier** (Alfrède), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Doubs, au service des études et travaux du chemin de fer de Besançon à la frontière Suisse, passe au service du canal du Rhône au Rhin, même département.

Idem. — M. **Pajot** (Gaston), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Doubs, au service du canal du Rhône au Rhin, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Besançon à la frontière Suisse, même département.

L'Éditeur-gérant : Dunod.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 227)

[4 janvier 1893]

Loi qui déclare d'utilité publique le chemin de fer d'intérêt local, à crémaillère, à construire sur le territoire de la commune de la Turbie (Alpes-Maritimes).

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, sur le territoire de la commune de la Turbie (Alpes-Maritimes), d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, à crémaillère, et partant du plateau du Carnier pour aboutir à la route nationale n° 7.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans le délai de quatre ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — La commune de la Turbie est autorisée à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 8 janvier 1892, entre le maire de la Turbie, d'une part, et MM. *Charles Masson* et *Dalmas*, agissant au nom et comme administrateurs de la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de la Turbie (Righi d'hiver), d'autre part, ainsi que du cahier des charges joint à cette convention.

Des copies certifiées conformes de ces conventions et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

L'an 1892 et le 8 janvier,

Entre les soussignés :

M. Cinis (Charles), maire de la commune de la Turbie, agissant en cette qualité et sous réserve de l'approbation des présentes par le conseil municipal,

D'une part;

Et MM. Charles Masson et Dalmas, administrateurs de la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de la Turbie (Righi d'hiver), agissant au nom de ladite compagnie, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par une délibération du conseil d'administration en date du 9 mars 1891,

D'autre part,

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La commune de la Turbie donne à la société du chemin de fer d'intérêt local de la Turbie (Righi d'hiver) la concession d'un chemin de fer à crémaillère partant du plateau du Carnier (limite de la principauté de Monaco) et aboutissant près du village de la Turbie.

Art. 2. — Cette concession est donnée par la commune et acceptée par la compagnie aux conditions du cahier des charges ci-annexé.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

(N° 228)

[18 mai 1893]

Loi concédant à la Compagnie des chemins de fer de l'Est les lignes de : la gare de Troyes à Saint-Julien ; raccordement de Saint-Julien; raccordements de Troyes-Preize.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — Sont concédés, à titre définitif, à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, par application de l'article 1er, paragraphe 2, de la convention du 11 juin 1883, approuvée par loi du 20 novembre suivant, et aux clauses et conditions de ladite convention, les lignes ci-après :

De la gare de Troyes à Saint-Julien;

Raccordement de Saint-Julien;

Raccordements de Troyes-Preize.

. . . .

(*) Voir *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 23 janvier 1893.

DÉCRETS

(N° 229)

[21 juin 1892]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 67, dans les cinq côtes comprises entre Gray et Bonboillon (Haute-Saône), dénommées : *côte des Sabotiers, côte des Étangs et des Grands-Champs, rampe de Crésancey, côte de Venère, et rampe à la sortie de Venère*, et ce, suivant la direction générale indiquée par des traits rouges et une teinte rose sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 2 septembre 1890, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours, et elle sera, en ce qui concerne la partie située sur la commune de Venère, mise à la disposition de ladite commune, pour recevoir l'affectation spécifiée dans la délibération du conseil municipal de ladite commune, en date du 17 juin 1891 (classement dans le réseau vicinal de la partie de route qui sera abandonnée par suite du changement de tracé) ;

2° La dépense, évaluée à 96.945f,04 sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales ;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 230)

(27 juin 1892)

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés, de nouveau, d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 139, dans la côte de Larochebeaucourt (Charente), entre le passage à niveau du chemin de fer et le hameau des Justices, sur le territoire de la commune d'Édon, suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges et une teinte rose sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 27 mai 1891, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours ; elle sera remise, ainsi que la section s'étendant du pont sur la Nizonne au passage à niveau du chemin de fer, au département de la Charente, pour recevoir l'affectation spécifiée dans la délibération du conseil général, en date du 7 avril 1891 (classement, comme annexe de la route départementale n° 14, de la partie de la route nationale actuelle qui sera abandonnée par suite du changement de tracé) ;

2° Est classée comme partie intégrante de la route nationale n° 189, la voie d'accès à la gare de Larochebeaucourt que le service du chemin de fer a exécutée et qui se trouve comprise entre le pont de la Nizonne et le passage à niveau ;

3° La dépense, évaluée à 49.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics, pour la rectification des routes nationales ;

4° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 231)

[1er juillet 1892]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne d'Alger à Oran. — Projet d'agrandissement de la gare de Blidah.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 1.800 francs, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 232)

[16 août 1892]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° La partie de la rivière de Corrèze comprise entre le barrage de la Guerle et l'extrémitié du pont Cardinal, sur une longueur de 418 mètres, dans la commune de Brive (Corrèze), sera réservée pour la reproduction du poisson.

2° La pêche des diverses espèces de poissons est absolument interdite pendant l'année entière dans la partie de la Corrèze désignée à l'article précédent.

3° Cette interdiction est prononcée pour une période de deux ans et demi, à partir du 1er juillet 1892; elle prendra fin le 31 décembre 1894, date de l'expiration des réserves établies sur l'ensemble des cours d'eau français par le décret du 24 décembre 1889.

4° Chaque année, au mois de janvier, des publications sont faites dans la commune en vue de rappeler que l'emplacement ci-dessus désigné est réservé pour la reproduction et que la pêche y est absolument défendue.

5° Pendant la période d'interdiction de la pêche, fixée conformément à l'article 26 de la loi du 15 avril 1829 et à l'article 4 de la loi du 31 mai 1865, il est interdit de laisser vaguer les oies, les canards, les cygnes et autres animaux aquatiques susceptibles de détruire le frai du poisson sur la partie de la Corrèze réservée pour la reproduction.

6° Des pêches extraordinaires pourront être pratiquées en tout temps par les soins de l'administration, sur l'autorisation du préfet, dans l'emplacement réservé, en vue de détruire les espèces de poissons qui seraient reconnues nuisibles.

(N° 253)

[18 août 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, conformément au projet suivant :

Ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ.

Projet d'établissement d'une seconde voie de service à la gare de Ras-el-Mâ, présenté, le 22 avril 1892, avec un détail estimatif de 11.760 francs, y compris 12 p.100 pour frais généraux et intérêts.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 5.100.000 francs, ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur les lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ, la Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia à Tlemcen, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 234)

[5 septembre 1892]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 78, dans les côtes de Billy-Chevannes (Nièvre), entre le point 20k,050 et Billy-Chevannes, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 26 janvier 1891, lequel plan restera annexé au présent décret;

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours; elle sera remise aux communes de Billy-Chevannes et de Saint-Benin-d'Azy, en vue de recevoir l'affectation indiquée dans les deux délibérations des conseils municipaux desdites communes, en date du 3 avril 1892;

2° La dépense, évaluée à 85.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 235)

[29 septembre 1892]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter en

vue de l'agrandissement de la gare de Saint-Pourçain-sur-Sioule [ligne de Varennes à Marcillat] (Allier), conformément aux dispositions du plan parcellaire dressé, les 8-9 avril 1892, par les ingénieurs du contrôle, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, le département de l'Allier est substitué aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à partir de la promulgation du présent décret.

(N° 256)

[5 octobre 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la déviation de la ligne de Nîmes à Alais et à la Grand'Combe, entre les kilomètres 658 + 150 et 659 + 720, au droit des gares de Trescol et du Gouffre (Gard), conformément aux dispositions du plan général présenté, le 9 mars 1892, par la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de deux ans à partir de la promulgation du présent décret;

4° Les terrains acquis seront incorporés à la concession des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

(N° 237)

[6 octobre 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont approuvés les travaux à exécuter par la Société générale des chemins de fer économiques, pour la construction de deux aqueducs aux points kilométriques 52 + 148 et 53 + 515, de la ligne de la Guerche à Châteaumeillant;

2° La dépense résultant de l'exécution desdits travaux sera imputée sur le compte de 2 millions de francs prévu au paragraphe 2 de l'article 3 de la convention du 13 juillet 1885, approuvée par la loi du 11 septembre suivant, pour installations complémentaires de toute nature, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte, et sans qu'elles puissent dépasser 1.368f,04.

(N° 258)

[18 octobre 1892]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 73, entre la Pierre-de-Saisy et Changey (Saône-et-Loire), suivant la direction générale indiquée par un trait rouge sur le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 31 octobre 1891, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours ; elle sera remise à la commune de Saisy pour recevoir l'affectation spécifiée dans la délibération du conseil municipal, en date du 3 juillet 1892.

2° La dépense, évaluée à 71.639 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour la rectification des routes nationales.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 239)

[28 octobre 1892]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie franco-algérienne pour la construction de citernes aux maisons cantonnières d'El-Harchaïa, Moctadéli et Bou-Ghellaba (ligne de Méchéria à Aïn-Sefra), conformément au projet présenté le 1er avril 1892.

2° Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet, dépenses qui sont évaluées à 5.209f,90, y compris 8 p. 100 pour frais généraux, intérêts et amortissement des capitaux pendant la construction, seront imputées sur le compte de 300.000 francs ouvert, conformément à l'article 4 de la convention du 15 avril 1886, approuvée par la loi du 31 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur la ligne de Méchéria à Aïn-Sefra, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 240)

[29 octobre 1892]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'amélioration des installations du service des marchandises à

la station de Chocques (ligne des houillères du Pas-de-Calais), conformément aux dispositions du plan général produit par la compagnie du chemin de fer du Nord, à la date du 13 mai 1892, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie du Nord est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841.

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans, à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 241)

[4 novembre 1892]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la construction, sur la rive gauche de la Saône, d'une digue de 9.900 mètres environ de longueur, destinée à protéger le territoire du syndicat de Saint-Germain-du-Plain (Saône-et-Loire) contre les crues moyennes, conformément aux dispositions générales du projet des travaux, en date des 3-8 mars 1892.

En conséquence le syndicat de Saint-Germain-du-Plain est autorisé à procéder à l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836.

2° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 242)

[8 novembre 1892]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne d'Alger à Oran :

Installation de deux lignes téléphoniques mettant en communication : l'une, le service central de l'exploitation avec les gares d'Alger et de l'Agha et le dépôt du Hamma ; l'autre, le service de l'inspection principale d'Oran avec les gares de Karguentah et d'Oran-Marine.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, et jusqu'à concurrence d'une somme de 3.418f,24, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 243)

[15 novembre 1892]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne d'Alger à Oran :

Projet d'établissement de la deuxième voie entre les ateliers d'Alger et Maison-Carrée, présenté, le 10 novembre 1890, avec un détail estimatif montant à 384.500 francs, y compris les frais généraux, intérêts et amortissement.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 305.000 francs, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 244)

[17 novembre 1892]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux dispositions générales du projet présenté, à la date des 25 novembre, 9 décembre 1890, par les ingénieurs du département de Vaucluse, les travaux à exécuter pour l'exhaussement et la réparation de la digue d'Aigues-Brun, située sur le territoire du syndicat de la Durance, à Puyvert.

En conséquence, ledit syndicat est autorisé à procéder à l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836.

2° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 245)

[18 novembre 1892]

Décret qui approuve la substitution aux concessionnaires primitifs de la Société anonyme des chemins de fer de montagne et régionaux, comme concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local, à crémaillère, d'Aix-les-Bains au Revard (*Savoie*).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution aux sieurs *Dupont-Buëche*, *Tronchet* et *Petit* de la société anonyme des chemins de fer de montagne et régionaux, comme concessionnaire du che-

min de fer d'intérêt local, à crémaillère, d'Aix-les-Bains au Revard, dont l'établissement, dans le département de la Savoie, a été déclaré d'utilité publique par la loi du 25 juin 1891.

Art. 2. — Il est interdit à la société anonyme des chemins de fer de montagne et régionaux, sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement dans une opération autre que la construction ou l'exploitation du chemin de fer ci-dessus et de ses dépendances, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

. . . .

(N° 246)

[23 novembre 1892]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 1 des Bouches-du-Rhône, de Marseille à Nîmes, dans la traverse de Trinquetaille à Arles, suivant la direction générale indiquée par des traits rouges et une teinte rose sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 10 décembre 1891, lequel plan restera annexé au présent décret.

Après l'ouverture de la nouvelle section, l'ancienne direction de la route recevra l'affectation spécifiée dans la délibération du conseil général des Bouches-du-Rhône, en date du 27 avril 1892.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

. . . .

(N° 247)

[8 décembre 1892]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 47, entre les points 22k,220,80 et 24k,066,80, dans la côte de Thonne-les-Prés (Meuse), suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 23 avril 1891, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours ; elle sera remise au département de la Meuse et à la ville de Montmédy pour recevoir les affectations indiquées dans les délibérations du conseil général, en date du 8 avril 1891, et du conseil municipal de Montmédy, en date du 27 septembre 1892 ;

2° La dépense, évaluée à 72.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales ;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 248)

[28 décembre 1892]

Décret qui autorise l'exécution des travaux d'approfondissement de la partie Est du bassin Vauban, au port du Havre (Seine-Inférieure).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux d'approfondissement de la partie est du bassin Vauban, conformément aux dispositions du projet ci-dessus visé et aux avis, également ci-dessus visés, du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la chambre de commerce du Havre, ainsi qu'il résulte de sa délibération du 12 février 1892, de verser à l'État, pour l'exécution de ces travaux, un subside de 50.000 francs dont elle est autorisée à prélever le montant sur les produits du droit de tonnage établi, à son profit, par le décret du 2 août 1880.

Il est également pris acte des engagements souscrits par la compagnie des docks et entrepôts du Havre, par la société des grands moulins de Corbeil, par la société commerciale d'affrètement et de commission et par le sieur *Émile Banzin*, de verser au trésor, pour le même objet, des subsides s'élevant respectivement à 10.000 francs, 5.000 francs, 500 francs et 500 francs.

Art. 3. — Le surplus de la dépense des travaux, évalué à 64.000 francs, sera prélevé sur les ressources inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

Art. 4. — Le droit de tonnage établi dans le port du Havre par le décret du 2 août 1880, la loi du 22 mai 1886 et le décret du 31 juillet 1888 continuera à être perçu au profit de la chambre de commerce du Havre pendant tout le temps nécessaire pour permettre à cette chambre, après avoir opéré le prélèvement autorisé en vertu de l'article 3 du présent décret, de satisfaire à toutes les opérations en vue desquelles a été autorisée la perception dudit droit.

. . . .

(N° 249)

[12 janvier 1893]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est autorisée la construction d'un nouveau pont sur la Seine, à Paris, entre le pont de Grenelle et le pont du Point-du-Jour, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet en date des 10-11 mars 1892 ;

2° La dépense, évaluée à 2.300.000 francs sera supportée, pour moitié, par l'État. La part mise à la charge de l'État sera imputée sur les fonds inscrits au budget du ministère des travaux publics pour la construction des ponts ;

3° Il est pris acte de l'engagement souscrit par la ville de Paris (délibération du conseil municipal du 18 mai 1892) de supporter la moitié des dépenses de construction du pont projeté.

(N° 250)

[19 janvier 1893]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

Est et demeure classée parmi les routes départementales de la Côte-d'Or, comme annexe de la route départementale n° 1, de Semur à Verdun-sur-le-Doubs, l'avenue longeant la cour des marchandises de la gare, à Pouilly-en-Auxois (chemin de fer d'Épinac aux Laumes), qui réunit la route départementale n° 1 à la route nationale n° 77 *bis*.

La direction générale de cette annexe est figurée par une teinte rose sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 17 août 1891, lequel plan restera annexé au présent décret.

(N° 251)

[10 mai 1893]

Décret autorisant la chambre de commerce de Fécamp à établir et à administrer un outillage sur les quais du port de Fécamp.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État, entendu.

Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Fécamp est autorisée à établir et à administrer, conformément aux clauses et conditions stipulées au cahier des charges annexé au présent décret, un outillage pour le chargement et le déchargement des mar-

chandises ainsi que pour le mâtage et le demâtage des navires.

Art. 2. — Les comptes et les budgets relatifs à l'établissement et à l'administration de cet outillage formeront des comptes et des budgets spéciaux.

Ces comptes et ces budgets comprendront en outre toutes les dépenses et recettes faites par la chambre de commerce à l'occasion des services publics entretenus ou subventionnés par elle, avec l'approbation de l'autorité compétente dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le Ministre du commerce et de l'industrie, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851, portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce, après avis du Ministre des travaux publics.

Art. 3. — Les décrets du 25 juin 1860 et du 13 février 1885 sont abrogés.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

(N° 252)

[12 mai 1893]

Décret portant approbation de la substitution à la Société Le Monorail *de la Société d'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de Feurs à Panissières et ses extensions comme concessionnaire dudit chemin de fer.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics.

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à la Société « Le Monorail » de la « Société d'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de Feurs à Panissières et ses extensions » comme concessionnaire dudit chemin de fer dont l'établissement dans

---

(*) Voir *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 1er juin 1893.

le département de la Loire a été déclaré d'utilité publique par la loi du 9 juin 1891.

Art. 2. — Il est interdit à ladite Société d'exploitation, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction de la ligne ci-dessus sans y être préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

Art. 3. — Est approuvé l'avenant à la convention du 3 décembre 1890 passé, à la date du 6 mai 1893, entre le préfet de la Loire et la Société du chemin de fer de Feurs à Panissières.

AVENANT

A LA CONVENTION DU 3 DÉCEMBRE 1890 APPROUVÉE PAR LA LOI DU 8 JUIN 1891.

Entre le préfet de la Loire agissant au nom du département, et le sieur Rans, président du conseil d'administration de la Société du chemin de Feurs à Panissières, agissant au nom du conseil d'administration;

Il a été convenu ce qui suit :

L'article 66 *bis* du cahier des charges annexé à la loi du 9 juin 1891, lequel est relatif au cautionnement de 10.000 francs par kilomètre à verser par le concessionnaire, est supprimé.

. . . .

(N° 253)

[12 mai 1893]

Décret autorisant la chambre de commerce de Bône à établir et à administrer un hangar sur les quais du port de Bône.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Bône est autorisée à établir et à administrer, sur les quais du port de Bône, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret, un hangar pour abriter les marchandises à destination ou en provenance des navires.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'administration du hangar formeront des comptes et des budgets spéciaux. Ces comptes et ces budgets comprendront, en outre, toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce à l'occasion des services publics entretenus ou subventionnés par elle, avec approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Les comptes et budgets seront définitivement approuvés par le ministre du commerce, de l'industrie et des colonies, conformément à l'article 17 du décret susvisé du 3 septembre 1851, mais après avis du ministre des travaux publics.

Aucune nature nouvelle de dépenses n'y pourra figurer que sur avis conforme du ministre des travaux publics.

. . . .

Installation d'un hangar sur le quai ouest de la darse.

CAHIER DES CHARGES (*).

(N° 254)

[16 mai 1893]

Décret déclarant d'utilité publique et concédant définitivement à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée un chemin de fer de raccordement entre les lignes de Lyon à Marseille et de Lyon à Nîmes au moyen d'un pont sur le Rhône à Avignon.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics.

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de raccordement à Avignon entre les lignes de Lyon à Marseille et de Lyon à Nîmes au moyen d'un pont sur le Rhône.

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1888, p. 512, et *Journal officiel* du 3 juin 1893.

En conséquence, la concession de ce chemin de fer, faite à titre éventuel à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée par la convention du 26 mai 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant, est déclarée définitive dans les conditions prévues par ladite convention.

Art. 2. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui ont été ou seront offertes par les départements, les communes ou les propriétaires intéressés.

. . . .

(N° 255)

[20 mai 1893]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, d'une ligne de tramway à traction mécanique, entre Grenoble et Vizille, par Gières et Uriage (convention et cahier des charges y annexés).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Grenoble (gare P.-L.-M.) et Vizille, par Gières et Uriage.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Le département de l'Isère est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de ce tramway suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, le 5 décembre 1892, entre le préfet de l'Isère agissant au nom du département, d'une part, et la Société des voies ferrées du Dauphiné, d'autre part, pour la construction et l'exploitation du tramway susmen-

tionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, le cahier des charges y annexé et les plans d'ensemble mentionnés à l'article 1er ci-dessus resteront annexés au présent décret.

Art. 5. — Pour l'application des articles 36 et 39 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement est fixé à la somme de 40.000 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum pourra s'appliquer puisse excéder 20 kilomètres, y compris les frais de constitution du capital-actions et d'émission des obligations, lesquels ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence de 6 p. 100 du capital réellement dépensé.

Un compte de travaux complémentaires de premier établissement pourra, dans les conditions de l'article 5 de la convention de concession, être ouvert, sans que le total général des deux comptes de premier établissement, primitif et complémentaire, puisse en aucun cas dépasser le maximum de 42.500 francs par kilomètre.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor, pendant vingt années à partir de la mise en exploitation de la ligne entière, est fixé à 17.000 francs.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées à la convention précitée du 5 décembre 1892 pour les frais d'exploitation, le maximum du capital de premier établissement et l'intérêt à servir à ce capital.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1892, et le 5 décembre,

Entre les soussignés :

M. Edmond Robert, officier de la Légion d'honneur et de l'Instruction publique, préfet de l'Isère, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu des délibérations du conseil général des 9 avril et 17 juin 1891, 26 août 1892, et en vertu de la délibération du 30 novembre 1892, de la commission départementale déléguée à cet effet par le conseil général,

D'une part,

MM. André Neyret et Alfred Joubert, agissant au nom et pour le compte de la société des voies ferrées du Dauphiné, en vertu des pouvoirs qui leur ont

été délégués par une délibération en date du 7 septembre 1892 du conseil d'administration de cette société,

D'autre part,

Il a été expliqué et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de l'Isère concède, sous la réserve formulée à l'article 2, à la société des voies ferrées du Dauphiné, qui accepte, la construction et l'exploitation pour une durée de 75 ans, d'une ligne de tramway à traction mécanique pour le transport des voyageurs et des marchandises, allant des gares des voyageurs et des marchandises de Grenoble, du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, par Gières et Uriage, à Vizille (place du Château).

Cette concession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret déclaratif d'utilité publique restant à intervenir, est faite conformément à la loi du 11 juin 1880 et aux décrets du 6 août 1881, des 20 mars 1882 et 23 décembre 1885, portant règlement d'administration publique pour l'exercice de cette loi, et aux conditions suivantes :

Art. 2. — Le tronçon de la ligne ci-dessus définie qui est compris, dans la traversée de la ville de Grenoble, entre le boulevard de Bonne (angle de la place Victor-Hugo) et la porte Très-Cloîtres, et qui fait déjà partie de la ligne Grenoble-Porte-Très-Cloîtres à Sassenage et Veurey, précédemment concédée par le département de l'Isère à la société des chemins de fer économiques du Nord, ne sera compris dans la présente concession qu'au point de vue de l'exploitation.

La société des voies ferrées du Dauphiné empruntera, pour l'exploitation dudit tronçon, les voies à établir par la société concessionnaire de la ligne de Grenoble (Porte-Très-Cloîtres) à Sassenage et à Veurey, conformément aux prescriptions de l'article 47 du décret du 6 août 1881, moyennant les prix de péage inscrits au cahier des charges de cette dernière ligne ou suivant tout autre arrangement intervenu entre les concessionnaires des deux lignes et approuvé par le département. Les sommes payées à titre de péage par la société des voies ferrées du Dauphiné à la société des chemins de fer économiques du Nord, pour l'emprunt du tronçon commun, entreront dans le compte des dépenses effectives totales d'exploitation pour servir à la détermination de la dépense effective kilométrique.

Art. 3. — La société des voies ferrées du Dauphiné sera assujettie, envers le département, à toutes les obligations imposées par le cahier des charges annexé à la présente convention, de même qu'elle bénéficiera des avantages résultant de ce même cahier des charges aux clauses et conditions duquel elle déclare s'engager.

Art. 4. — Ce cahier des charges a été établi en conformité du cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les compléments ajoutés aux articles 3, 5, 7, 10, 14, 23 et 37, les modifications apportées à l'article 11 et l'addition des articles supplémentaires 6 *bis*, 7 *bis*, 11 *bis* et 36 *bis* (Voir au cahier des charges).

Art. 5. — En cas d'insuffisance du produit brut, impôts déduits, pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt et l'amortissement à 4f,25 p. 100 fr.

du capital de premier établissement, tel qu'il est défini ci-après, le département s'engage à couvrir cette insuffisance, mais pour une période maxima de vingt ans seulement, commençant à courir à partir de la date de mise en exploitation de la ligne entière dans les conditions stipulées ci-dessous :

1° Avec ses propres ressources, dans la proportion de 12,941 p. 100;

2° Avec la subvention à lui fournir par la ville de Grenoble, dans la proportion de 8,823 p. 100;

3° Avec la subvention à lui fournir par la commune de Saint-Martin-d'Uriage, dans la proportion de 0,588 p. 100;

4° Avec la subvention à lui fournir par la société anonyme de l'établissement thermal d'Uriage, dans la proportion de 18,824 p. 100;

5° Avec la subvention à lui fournir par la société des papeteries de Rioupéroux, dans la proportion de 8,823 p. 100.

Total : 50 p. 100.

6° Et avec la subvention à lui allouer par l'État, telle qu'elle est définie par l'article 36 de la loi du 11 juin 1880 et l'article 13 du décret du 20 mars 1882, dans la proportion de 50 p. 100.

Total général : 100 p. 100.

Pour l'application de cette clause, il est entendu :

1° Que la subvention promise par le département dans les conditions énumérées ci-dessus ne sera applicable qu'à la portion de ligne située entre la porte Très-Cloîtres et l'axe du trottoir des voyageurs de la place du Château, à Vizille, à l'exclusion de la partie comprise dans la traversée de Grenoble, et que la longueur totale de la ligne à compter pour le calcul de cette subvention, tant au point de vue de la fixation du maximum du capital de premier établissement que pour la détermination des recettes brutes et des dépenses d'exploitation, ne pourra être supérieure à 20 kilomètres; la longueur exacte sera déterminée par un chaînage contradictoire entre les deux points extrêmes définis ci-dessus.

2° Que le capital de premier établissement sera limité, quelle que soit la dépense réelle, à un maximum de 40.000 francs par kilomètre.

3° Que ce sera le montant effectif de ce capital de premier établissement qui servira au calcul de l'intérêt garanti à 4f,25 pour 100 francs, amortissement compris, si ce montant effectif est égal ou inférieur au maximum fixé ci-dessus à 40.000 francs par kilomètre, et à 800.000 francs pour l'ensemble de la ligne.

4° Que ce montant effectif à compter comme formant le capital de premier établissement comprend :

A. — Les acquisitions de terrains, l'établissement (infrastructure et superstructure) de la ligne et de ses dépendances, mais seulement entre la porte Très-Cloîtres, à Grenoble, et le raccordement, à Vizille, avec la ligne allant de Vizille (gare P.-L.-M.) au Bourg-d'Oisans, non compris, par conséquent, la traversée de Grenoble et les embranchements de raccordement avec les gares Paris-Lyon-Méditerranée, voyageurs et marchandises, à Grenoble, mais y compris toutes les dépenses que pourraient nécessiter la traversée des fortifications à la porte Très-Cloîtres et la traversée de la ligne de Grenoble à Cham-

béry. — y compris les élargissements par voie de rescindement des traverses des villes et villages, — y compris l'élargissement du tunnel par lequel la route départementale n° 20 débouche à Vizille sur la place de la Porcherie, — y compris le matériel fixe, le mobilier des gares et stations et le matériel roulant primitif, — l'ensemble de toutes ces dépenses étant augmenté de 10 p. 100 pour rémunération d'entreprise, à l'exception de celles des travaux que la société n'exécuterait pas elle-même et qui auraient fait l'objet de sous-traités avec des tâcherons ou des entrepreneurs particuliers, de manière que la rémunération d'entreprise ne puisse pas être comptée deux fois;

B. — Les frais généraux d'études, de direction, de personnel, de surveillance de travaux et faux frais de toute nature, fixés à forfait à 2.500 francs par kilomètre;

C. — L'intérêt des capitaux engagés pendant la construction, fixé à forfait à 4 francs pour 100 francs des dépenses spécifiées au paragraphe A;

D. — Les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations, qui sont fixées à forfait à 6 francs pour 100 francs de la somme des dépenses spécifiées aux paragraphes A et B ci-dessus;

E. — Et éventuellement les insuffisances de recettes résultant de l'exploitation partielle des sections qui seraient ouvertes à l'exploitation pendant la période de construction.

5° Que les frais d'exploitation comprendront les dépenses effectives d'exploitation et d'entretien, mais seulement pour la partie comprise entre la porte Très-Cloîtres à Grenoble et la gare de la place du Château à Vizille, sans que ces dépenses puissent dépasser, par kilomètre et par an :

A. — 1.400 francs augmentés de la moitié de la recette brute, impôts déduits (R), soit $1.400 + \frac{R}{2}$ jusqu'à 6.000 francs de recette brute annuelle, impôts déduits;

B. — Et 2.400 francs augmentés du tiers de la recette brute, impôts déduits (R), soit $2.400 + \frac{R}{3}$ à partir de 6.000 francs de recette brute kilométrique, impôts déduits; mais que si la dépense effective kilométrique reste inférieure à l'un des maxima définis ci-dessus, la société concessionnaire recevra, à titre de prime d'économie, la moitié de la différence existant entre ce maximum et la dépense réelle.

Étant entendu :

A. — Que pour déterminer la dépense effective kilométrique d'exploitation et la recette brute kilométrique, ainsi que pour fixer le maximum applicable et lui comparer la dépense effective kilométrique, on fera entrer en compte, d'une part, la recette brute totale (impôts déduits) de la ligne exploitée; d'autre part, la dépense effective totale d'exploitation, et que l'on divisera respectivement ces deux chiffres par la longueur totale exploitée entre l'axe du trottoir des voyageurs dans la gare des voyageurs P.-L.-M , à Grenoble, et l'axe du trottoir des voyageurs dans la gare de la place du Château, à Vizille (y compris la traversée de Grenoble, mais non compris l'embranchement de raccordement avec la gare des marchandises P.-L.-M. de Grenoble). Les dépenses

d'exploitation et recettes brutes totales servant au calcul de la subvention seront obtenues en multipliant respectivement la dépense effective kilométrique et la recette brute kilométrique déterminées comme il est dit ci-dessus, par la longueur totale de la ligne, comptée entre la porte Très-Cloîtres et l'axe du trottoir de la gare de la place du Château, à Vizille, sans que cette longueur puisse être supérieure à 20 kilomètres.

La longueur du tronçon compris entre la porte Très-Cloîtres et l'axe du trottoir des voyageurs P.-L.-M., de Grenoble, sera déterminée par un chaînage contradictoire.

B. — Que l'exploitation comportera au minimum, par jour et dans chaque sens :

a. Pendant toute l'année, sur la longueur totale de la ligne :

Deux trains, tant que la recette brute par kilomètre et par an, impôts déduits, ne dépassera pas 4.000 francs;

Trois trains pour des recettes brutes kilométriques annuelles, impôts déduits, comprises entre 4.000 et 5.500 francs;

Et un train en sus pour chaque augmentation de recette brute kilométrique annuelle de 1.500 francs;

Étant entendu que pour la détermination des recettes brutes kilométriques annuelles dont il faut tenir compte pour la fixation du nombre des trains, il sera déduit des recettes brutes totales de la ligne, les recettes brutes produites par les trains ne circulant qu'entre Grenoble (gare P.-L.-M.) et Uriage.

b. Et pendant la saison d'été :

En plus des trains spécifiés ci-dessus, huit trains entre la gare de Grenoble et Uriage, et deux trains entre Uriage et Vizille, étant entendu que l'ouverture et la fermeture de la saison d'été seront fixées chaque année du 15 mai au 15 octobre, sous réserve des modifications qui pourraient être apportées à ces dates par le préfet de l'Isère, la société concessionnaire entendue.

6° Que la subvention totale annuelle à payer par le département, tant avec ses ressources propres augmentées des subventions qu'il aura à recevoir de la commune de Grenoble, de la commune de Saint-Martin-d'Uriage, de la société anonyme de l'établissement thermal d'Uriage et de la société des papeteries de Rioupéroux, qu'à l'aide de la subvention qu'il aura à recevoir de l'État, est limitée à un maximum de 1.700 francs par kilomètre, dont : 220 francs sur ses propres ressources, 150 francs à provenir de la subvention de la commune de Grenoble, 10 francs à provenir de la commune de Saint-Martin-d'Uriage, 320 fr. à provenir de la société anonyme de l'établissement thermal d'Uriage, 150 fr. à provenir de la société des papeteries de Rioupéroux, et 850 francs à provenir de la subvention de l'État.

Soit pour la ligne entière à un maximum de 34.000 francs, dont 4.400 francs sur ses propres ressources, 3.000 francs à provenir de la subvention de la ville de Grenoble, 200 francs à provenir de la commune de Saint-Martin-d'Uriage, 6.400 francs à provenir de la société anonyme de l'établissement thermal d'Uriage, 3.000 francs à provenir de la subvention de la société des papeteries de Rioupéroux, et 17.000 francs à provenir de la subvention de l'État.

7° Qu'en outre et indépendamment des subventions ci-dessus définies, la

société concessionnaire bénéficiera des subventions en terrains et en immeubles qu'elle pourrait obtenir ainsi que des subventions soit en capital une fois payé, soit en annuités qui pourraient lui être allouées par la ville de Grenoble.

Les subventions en terrains et en immeubles n'entreront pas dans le compte du capital de premier établissement. Quant aux subventions qui pourraient être allouées à la société concessionnaire par la ville de Grenoble, et qui seront destinées à couvrir tout ou partie de l'intérêt de la dépense de construction afférente à la portion de la traversée de Grenoble établie aux frais de la société concessionnaire, elles n'entreront ni dans le compte du capital de premier établissement, ni dans le compte des recettes brutes.

Art. 6. — Le compte de premier établissement défini à l'article 5 ci-dessus et comprenant les dépenses prévues aux projets définitifs sera clos, au plus tard, quatre ans après la date de la mise en exploitation totale de la ligne.

Il pourra être ouvert un compte complémentaire de premier établissement comprenant des dépenses non comprises aux projets définitifs, telles que création de gares nouvelles, agrandissements de gares, pose de secondes voies ou de voies de garage, dépenses qui, toutefois, ne pourraient être faites qu'en vertu d'une autorisation spéciale et préalable du Ministre des travaux publics.

Le total s'en ajoutera au fur et à mesure au capital de premier établissement primitivement arrêté. Ce sera ce total qui servira au calcul des remboursements des avances faites par le département, par la commune de Grenoble, par la commune de Saint-Martin-d'Uriage, par la société anonyme de l'établissement thermal d'Uriage, par la société des papeteries de Rioupéroux et par l'Etat, conformément aux stipulations de l'article 5 ci-dessus et de l'article 9 ci-après.

Mais le total général de ces deux comptes de premier établissement primitif et complémentaire ne pourra, en aucun cas, dépasser le maximum de 42.500 fr. par kilomètre.

La stipulation du paragraphe 6 de l'article 5 ci-dessus, qui fixe à 1.700 fr. par kilomètre et par an le maximum de la subvention, n'en sera pas moins maintenue.

Art. 7. — La subvention annuelle à payer par le département, tant avec ses ressources propres qu'à l'aide des subventions de la commune de Grenoble, de la commune de Saint-Martin-d'Uriage, de la société anonyme de l'établissement thermal d'Uriage, de la société des papeteries de Rioupéroux et de l'État, sera versée après l'approbation des comptes à fournir par la société concessionnaire, conformément aux stipulations des décrets des 20 mars 1882 et 23 décembre 1885.

Toutefois, le département fera une avance, conformément à l'article 9 du décret du 20 mars 1882, pouvant s'élever au maximum à la moitié de la subvention annuelle totale à prévoir.

Art. 8. — Le département ne sera d'ailleurs tenu envers la société concessionnaire du payement de la subvention à provenir de la commune de Grenoble, de la commune de Saint-Martin-d'Uriage, de la société anonyme de l'établissement thermal d'Uriage et de la société des papeteries de Rioupéroux, qu'au-

tant que les communes de Grenoble et de Saint-Martin-d'Uriage et les sociétés de l'établissement thermal d'Uriage et des papeteries de Rioupéroux auront pris envers le département, avant l'ouverture de la ligne à l'exploitation, des engagements formels et définitifs, savoir :

Pour les deux communes ci-dessus visées, par des délibérations des conseils municipaux approuvées par l'autorité compétente ;

Et pour les deux sociétés visées ci-dessus, par des actes notariés avec aval de garantie ou inscription de première hypothèque, acceptés par l'autorité compétente.

En cas de retard apporté par l'État au payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 9. — Lorsque le produit brut annuel, impôts déduits, d'une année d'exploitation soit avant, soit après la période de vingt ans, applicable au fonctionnement de la garantie, deviendra suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt à 5f,25 pour 100 francs du capital de premier établissement tant primitif que complémentaire, avec application des maxima ci-dessus définis, la moitié du surplus en sera partagée entre l'État, le département, les communes de Grenoble et de Saint-Martin-d'Uriage, la société anonyme de l'établissement thermal d'Uriage et la société des papeteries de Rioupéroux, dans la proportion des avances faites par chacun d'eux sous forme de subventions annuelles. Le partage ci-dessus aura lieu jusqu'au complet remboursement sans intérêt des garanties antérieurement versées.

Art. 10. — Après la troisième année d'exploitation, la société concessionnaire devra chaque année prélever sur les recettes brutes ou sur les subventions à recevoir, une somme de 150 francs par kilomètre exploité (avec maximum de 20 kilomètres) pour constituer un fonds de garantie de renouvellement, tant de la voie que du matériel fixe et du matériel roulant.

Ces prélèvements annuels s'arrêteront quand ce fonds de garantie atteindra un total de 2.500 francs par kilomètre — et recommenceront de nouveau si ce fonds vient à être entamé — pour s'arrêter quand ce fonds aura atteint de nouveau la somme de 2.500 francs par kilomètre.

Pendant tout le temps que fonctionneront les subventions, le département effectuera d'office ces prélèvements sur le total de la subvention à verser, jusqu'à concurrence du chiffre annuel de 150 francs par kilomètre.

Lorsque la garantie cessera de fonctionner ou sera inférieure à 150 francs par kilomètre, la société concessionnaire prélèvera sur les recettes brutes la somme nécessaire pour parfaire le fonds de renouvellement jusqu'à concurrence du chiffre annuel de 150 francs par kilomètre.

Ce fonds de garantie est destiné au payement des dépenses de renouvellement partiel exécuté d'office par le département, après une mise en demeure à la société restée sans résultat.

Ce fonds de garantie sera déposé à la Banque de France au nom du département, mais au profit de la société concessionnaire. Ces prélèvements annuels seront au fur et à mesure employés en achat de titres ou valeurs au porteur agréés à la fois par le département et par la société.

Les revenus de ces titres, valeurs et reliquats en espèces, seront touchés

directement par la société sur le vu d'une autorisation délivrée par le préfet. Mais ces titres et valeurs ne pourront être réalisés et retirés en tout ou en partie que par le département, sur le vu d'un arrêté préfectoral en spécifiant l'emploi et visant les dépenses à payer pour travaux et fournitures exécutés d'office pour le compte de la société après mise en demeure restée infructueuse.

A la fin de la concession ou en cas de déchéance, ce qui restera sans emploi de ce fonds de garantie de renouvellement sera réalisé et retiré par le département, qui le restituera à la société concessionnaire.

Art. 11. — La société concessionnaire s'engage à n'employer dans la construction et l'exploitation de la ligne que du matériel de provenance française, et à n'avoir, comme agents d'exploitation, que des employés de nationalité française.

Art. 12. — Toutes les contestations qui pourraient surgir entre le département et la société concessionnaire sur l'interprétation et l'application de la présente convention — à l'exception de celles dont le mode de règlement est stipulé par les décrets des 20 mars 1882 et 23 décembre 1885 — seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de l'Isère, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 13. — La présente convention sera nulle et non avenue si l'État n'alloue pas une subvention égale au maximum autorisé par la loi du 11 juin 1880 — et résultant de l'application de cette loi, ainsi que des articles 4, 5 et 6 ci-dessus — c'est-à-dire une subvention formant les 50 p. 100 de la subvention totale annuelle pouvant par suite s'élever au maximum à 850 francs par kilomètre et par an, soit une subvention annuelle pour la totalité de la ligne pouvant s'élever au maximum à 17.000 francs. . . . .

Art. 14. — La société des voies ferrées du Dauphiné s'engage à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que tous les autres frais accessoires auxquels pourront donner lieu la présente convention et le cahier des charges qui y est annexé.

Lu et approuvé :

Le préfet de l'Isère,

EDMOND ROBERT.

Lu et approuvé :

A. NEYRET.

Lu et approuvé :

ALFRED JOUBERT.

Article additionnel. — A la passation de la convention ci-dessus et du cahier des charges qui y est annexé, assistaient :

1° M. le maire de Grenoble, agissant au nom et pour le compte de la commune;

2° M. Léon Devilaine, ingénieur civil, directeur de la société des papeteries de Rioupéroux, agissant au nom et pour le compte de ladite société, en vertu des pouvoirs qui lui ont été directement délégués par une délibération notariée de l'assemblée générale des actionnaires, en date du 30 juillet 1891, délibération dont extrait notarié est annexé à la présente convention;

3° M. le maire de Saint-Martin-d'Uriage, agissant au nom et pour le compte de la commune;

4° M. Gabriel-Étienne-Joseph de Siboud, comte de Saint-Ferriol, administrateur délégué de la société anonyme de l'établissement thermal d'Uriage, agissant au nom et pour le compte de ladite société, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par une délibération notariée de l'assemblée générale des actionnaires, en date du 4 février 1892;

Lesquels déclarent ici reconnaître et accepter les engagements stipulés ci-dessus envers le département pour la commune de Grenoble, la société des papeteries de Rioupéroux, la commune de Saint-Martin-d'Uriage, et la société anonyme de l'établissement thermal d'Uriage;

Les délibérations ci-annexées des 29 janvier et 15 avril 1892 et du 15 novembre 1891 des conseils municipaux de Grenoble et de Saint-Martin-d'Uriage et dont extraits sont annexés à la présente convention confirmant cette acceptation par l'une et l'autre commune;

M. Léon Devilaine promet de confirmer l'acceptation de la société de Rioupéroux en la forme authentique et de conférer au département toutes garanties hypothécaires ou autres dans le mode et la forme qui seront exigés à première réquisition de M. le préfet;

M. le comte de Saint-Ferrol, susdénommé, confirme l'acceptation de la société anonyme de l'établissement thermal d'Uriage et s'engage, à première réquisition de M. le préfet de l'Isère, à consigner au nom du département, en espèces ou en valeurs au porteur agréées par ce dernier, la somme de 128.000 francs, représentant le total de vingt annuités maxima de 6.400 francs chacune, souscrites par cet établissement.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

N° 256

[2 juin 1893]

Décret portant déclaration d'utilité publique à titre d'intérêt général et concession définitive du chemin de fer de Coutances à Régneville (Manche).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 21 mai 1893.

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre général, l'établissement du chemin de fer de Coutances à Régneville.

En conséquence, la concession de cette ligne, faite, à titre éventuel, à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest par la loi du 15 mars 1886, est déclarée définitive dans les conditions prévues par la convention du 17 juillet 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant.

Art. 2. — Viendront en déduction les dépenses à la charge de l'État pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui ont été ou seront offertes par le département, les communes ou les propriétaires intéressés.

Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général de la Manche, dans sa délibération ci-dessus visée du 12 avril 1893, de fournir à l'État une subvention de 20.000 fr. par kilomètre pour l'exécution de la ligne dont il s'agit.

. . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 257)

[20 mai 1892]

Travaux publics. — Décompte. — Diminution excessive du cube des déblais de terre prévus et augmentation considérable des déblais de roc. Inexactitude connue et non indiquée à l'entrepreneur : indemnité allouée nonobstant une renonciation au bénéfice de l'article 32 *des clauses générales du* 16 *novembre* 1866. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Danchaud et Rolland.)

Art. 32. — *Il y a lieu d'accorder une indemnité à l'entrepreneur à raison de la diminution du cube des déblais de terre prévu,* 117.000 *mètres au lieu de* 264.000 *mètres, et de l'augmentation très forte des déblais de roc,* 308.000 *mètres au lieu de* 123.000 *mètres, nonobstant sa renonciation au bénéfice de l'article* 32 *si l'administration ne l'a pas prévenu de l'inexactitude absolue des chiffres du détail estimatif, bien qu'elle eût été révélée à l'administration par les sondages pratiqués avant l'adjudication.*

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que le cube des déblais de rocher qui, d'après les prévisions du détail estimatif, ne devait être que de 123.147 mètres cubes, a atteint le chiffre de 308.499 mètres cubes, et que le volume des déblais de terre, qui devait être de 264,400 mètres cubes, n'a été en réalité que de 117.329 mètres cubes; qu'ainsi les proportions prévues de déblais de roc et de déblais de terre ont été en exécution plus que renversées; que, bien que de nombreux sondages pratiqués avant l'adjudication eussent révélé à l'administration l'inexactitude absolue des chiffres portés au détail estimatif, les entrepreneurs n'ont été avertis par aucune des pièces dont ils ont pu prendre communication avant l'adjudication qu'il n'avait été tenu aucun compte des résultats de ces sondages

pour le calcul des volumes respectivement prévus des deux catégories de déblais; que l'erreur grave dont ce calcul s'est trouvé ainsi entaché a, dans les circonstances de l'affaire, vicié le consentement donné par les entrepreneurs à la renonciation stipulée par l'article 81 du cahier des charges de leur entreprise au bénéfice de l'article 32 des clauses et conditions générales, et que dès lors c'est à bon droit que l'arrêté attaqué a ordonné une expertise en décidant qu'une indemnité leur était due par application de l'article 32 précité... (Rejet avec dépens.)

(N° 258)

[20 mai 1892]

Travaux publics. — Dommages. — Extraction de sable pour le compte de l'État par un entrepreneur. — Responsabilité de l'État. — (Ministre de la guerre contre sieurs Langlois et Pichard, Allemandet et autres.)

L'État est responsable de dommages causés par des extractions de sable faites par son entrepreneur, alors même que celui-ci serait tenu, aux termes de son cahier des charges, de payer les indemnités sans recours contre l'administration.

. . . .

Considérant que les sieurs Pichard et consorts, ainsi que la demoiselle Lemoigne, ont dirigé contre l'État, devant le conseil de préfecture, une action en indemnité à raison des dommages subis par leurs propriétés et dont la cause devait être, suivant eux, attribuée à des excavations pratiquées sur le littoral par suite de l'enlèvement du sable pour le service du génie militaire; que l'État, sur cette action, a présenté des conclusions tendant à faire décider que les dommages dont se plaignait la demoiselle Lemoigne pouvant être la conséquence d'extractions de sable pratiquées par le sieur Langlois, entrepreneur des travaux du génie, et ce dernier étant, aux termes de son cahier des charges, tenu de payer seul, sans recours contre l'administration, tous les dommages résultant de l'extraction de matériaux, l'État devait être mis hors de cause et ledit sieur Langlois appelé, au contraire, dans l'instance pour défendre seul et à l'exclusion de l'administration à la contestation soulevée par la demoiselle

Lemoigne et supporter, s'il y avait lieu, l'indemnité réclamée par cette intéressée;

Mais considérant que les travaux dont l'exécution aurait, d'après la demoiselle Lemoigne, occasionné les dommages subis par sa propriété, ont été faits pour le compte de l'État; que, dès lors, c'est à bon droit que l'arrêté attaqué a refusé de mettre hors de cause l'État et de faire droit aux conclusions ci-dessus relatées et présentées au nom de ce dernier; que cette décision ne fait, d'ailleurs, pas obstacle à ce que l'administration exerce contre le sieur Langlois tel recours en garantie qu'elle croirait lui appartenir... (Rejet.)

(N° 259)

[20 mai 1892]

Travaux publics. — Dommages. — Digue d'Elne servant à contenir les eaux débordées du Tech. — Manœuvre d'une vanne; plus-value. — [Compagnie du Midi contre sieur Causse (faillite Chamson.)]

Dommages causés par le séjour prolongé, sur un terrain planté en vigne, des eaux d'inondation maintenues par une digue : indemnité due par la compagnie propriétaire de la digue, alors même qu'elle se serait conformée aux prescriptions ministérielles relatives à la manœuvre de la vanne de décharge.

Le dommage causé par les eaux d'inondation doit se compenser avec la plus-value résultant tant de l'absence d'érosions due à la présence de la digue que du dépôt d'un limon fertilisant sur les terrains inondés.

. . . .

CONSIDÉRANT que la compagnie des chemins de fer du Midi soutient que c'est à tort que le conseil de préfecture l'a condamnée à payer une indemnité au sieur Causse ès qualité, à raison du préjudice causé à la propriété exploitée par le sieur Chamson, par le motif que ladite compagnie n'aurait pas fait ouvrir d'une façon assez large la vanne de décharge destinée à assurer l'écoulement des eaux débordées du Tech dans l'aqueduc établi sous la digue d'Elne;

Considérant que, s'il n'est pas établi que la compagnie ne se soit pas conformée aux prescriptions contenues dans la décision ministérielle du 27 octobre 1876, qui a mis à sa charge la manœuvre de la vanne dont il s'agit et en a réglé le mode de fonctionnement, le sieur Causse n'en est pas moins fondé à prétendre que la compagnie était tenue de le protéger contre les dommages provenant de l'existence de la digue; qu'il résulte de l'instruction, et notamment des rapports d'expertise et de tierce expertise, que le séjour prolongé des eaux d'inondation sur un terrain planté en vigne a causé au sieur Causse un préjudice dont il lui est dû réparation;

Mais considérant que l'indemnité allouée a été fixée à un chiffre trop élevé, et qu'il y a lieu de tenir compte de ce que l'établissement de la digue a eu pour effet de supprimer les érosions produites par les courants lors des inondations antérieures, ainsi que de la plus-value occasionnée par le dépôt du limon sur le sol, et qu'il sera fait une juste évaluation de l'indemnité due en la réduisant à la somme de 5.000 francs;

Sur les conclusions de la compagnie relatives au montant des dépens mis à sa charge par l'arrêté attaqué:

Considérant qu'il résulte des pièces du dossier que la somme de 1.606f,45, mise de ce chef à la charge de la compagnie, est inférieure au montant des frais d'expertise et de tierce expertise; qu'ainsi le moyen de la compagnie manque en fait;

En ce qui concerne le remboursement des sommes qui auraient été payées par la compagnie en exécution de l'arrêté attaqué:

Considérant que la compagnie ne justifie pas qu'elle ait versé au sieur Causse une somme supérieure à celle de 5.000 francs, allouée en vertu de la présente décision... (Indemnité due par la compagnie des chemins de fer du Midi au sieur Causse, ès qualité, réduite à la somme de 5.000 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens du présent pourvoi mis à la charge du sieur Causse. Rejet du surplus des conclusions de la compagnie.)

(N° 260)

[21 mai 1892]

Cours d'eau. — Travaux défensifs contre la mer. — Côte de l'Aiguillon. — Compétence: légalité du décret constitutif du syndicat. — Syndicat forcé. — Taxes syndicales. — Dépens. —

Procédure : recours collectif. — (Sieurs Vrignonneau et autres contre Syndicat de l'Aiguillon.)

Compétence. — Le conseil de préfecture compétent pour statuer sur les demandes en décharge ou en réduction de taxes syndicales, est également compétent pour apprécier si le syndicat a été constitué dans un des cas où il pouvait être fait application de la loi du 16 *septembre* 1807 *et, par suite, pour connaître de la légalité du décret constitutif* (*).

Taxes. — Lorsqu'un syndicat définitif a été régulièrement

(*) M. Le Vavasseur de Précourt, commissaire du gouvernement, a présenté, sur la question d'application de la loi du 16 septembre 1807 aux syndicats formés pour les travaux de défense contre la mer, des conclusions qui peuvent se résumer ainsi :

« Les travaux de défense de la côte de l'Aiguillon (Vendée) contre l'envahissement de la mer, par la construction de digues, intéressent les propriétaires de quinze mille hectares de terre. Ceux-ci n'ayant pas consenti à contribuer aux travaux, l'Etat avait deux voies à suivre; il pouvait exécuter les travaux et réclamer ensuite des indemnités de plus-value aux propriétaires, dans les conditions prévues par les articles 30 à 34 de la loi du 16 septembre 1807, mais les plus-values, résultant, non pas d'une augmentation de revenus, mais d'une simple conservation de la valeur des propriétés, sont toujours d'une appréciation difficile. Le second système, qui a été suivi, était plus simple : l'Etat a fait les travaux, et un décret a réuni les propriétaires en association syndicale forcée, en décidant qu'ils contribueraient aux trois quarts de la dépense des travaux.

« Les sommes, réclamées aux propriétaires, ne constituent pas un impôt, mais des taxes syndicales ; le montant a pu en être prévu à l'avance, or il était constaté par un avis de la section des finances du Conseil d'Etat du 28 mai 1879 que la dépense, dont l'Etat, dans l'intérêt de la conservation du littoral, avait pris une partie à sa charge, était faite dans l'intérêt exclusif des propriétaires. Le conseil de préfecture s'est, à tort, déclaré incompétent : s'il ne pouvait pas statuer sur les conclusions subsidiaires, tendant à une revision du classement, il était compétent pour prononcer sur la demande en décharge des taxes, formée après la publication du premier rôle.

« Le premier grief s'applique à la composition de la commission syndicale qui, contrairement à l'article 7 de la loi du 16 septembre 1807, n'aurait pas été choisie parmi les propriétaires les plus imposés. Le fait est exact, mais il s'explique par cette circonstance que les principaux propriétaires étaient opposés à toute organisation d'un syndicat : d'ailleurs les membres de la commission syndicale avaient des propriétés, supérieures en contenance à la moyenne, par rapport à l'ensemble des membres du syndicat. Le préfet semble avoir, en cette matière, un droit d'appréciation absolu (Conseil d'Etat, Marais de la Gironde, 13 janvier 1865, *Ann.* 1865, p. 351). Cependant un autre arrêt du Conseil d'Etat (Champski, 1er mai 1869, *Ann.* 1869, p. 823) a statué, en fait, en constatant que les membres de la commission avaient été pris parmi les plus imposés, et nous serions d'avis de réserver le cas de détournement de pouvoir, si le préfet, sans motif (ce qui n'est pas le cas de l'affaire), ne portait pas son choix sur les plus imposés.

« Les requérants soutiennent, ensuite, qu'on a violé les dispositions les plus

organisé, les taxes destinées à couvrir les dépenses des travaux à exécuter peuvent être recouvrées sans l'intervention du législateur.

L'article 7 de la loi du 16 septembre 1807 n'oblige pas le préfet à suivre, pour la désignation des syndics, l'ordre d'importance des cotisations. — Le préfet peut choisir parmi les propriétaires les plus imposés ceux qui lui paraissent réunir les meilleures conditions d'aptitude pour les fonctions de syndic.

Décidé que le décret constitutif du syndicat avait pu valablement confier aux syndics chargés de l'exécution des travaux le pouvoir de veiller à leur entretien.

Décidé que la commission spéciale, ayant approuvé la classification des terrains et que les rôles lui ayant été soumis, le syndicat a pu valablement arrêter lesdits rôles.

La double classification et la double estimation des terrains, qui sont prescrites pour les travaux de desséchement, ne sont pas obligatoires quand il s'agit de la défense de terrains menacés par l'envahissement de la mer. — Une seule classification et une seule estimation, au début des travaux, suffisent dans ce cas.

Terrains répartis entre les différentes classes, en tenant

---

importantes de la loi du 16 septembre 1807; cette loi (art. 13 et 18) prescrit deux estimations des terrains, l'une avant, l'autre après l'exécution des travaux; or il n'a été procédé qu'à une seule estimation. L'article 26 prescrit la nomination de nouveaux syndics, pour l'entretien des travaux, et, en fait, il n'a pas été nommé de nouveaux syndics. Cette nomination n'est pas obligatoire, mais un motif, d'un ordre plus important, nous paraît devoir être opposé à la requête. Il y a, dans la loi de 1807, des dispositions essentielles, applicables aux syndicats constitués, en vertu de cette loi, pour les travaux de défense contre la mer, et d'autres dispositions absolument spéciales au desséchement des marais, et qui ne sauraient trouver d'application utile, en dehors de ces travaux. Nous voulons parler spécialement de la double estimation, avant et après les travaux; elle est nécessaire, pour apprécier le bénéfice que retire des travaux la propriété, qui a été transformée, et qui de marais est devenue un bien cultivable; mais lorsqu'il s'agit de travaux d'endiguement, qui ne modifient pas le terrain, qui n'était pas sous l'eau, comme un marais, au moment de l'exécution desdits travaux, mais qui ont pour but unique de protéger les terres contre des inondations, la double estimation serait une opération absolument inutile pour déterminer l'intérêt de chaque propriétaire dans les travaux, et une seule estimation, dans ce cas, répond suffisamment aux prescriptions de la loi.

« Les derniers griefs, relatifs à la classification des terrains et à l'application de coefficients, au lieu d'une estimation directe de chaque parcelle, nous semblent également devoir être rejetés; l'application de coefficients a déjà été reconnue comme constituant un mode d'évalution licite (Conseil d'Etat, arrêt du 13 mai 1881, p. 488). »

compte de la nature et de l'importance des divers dangers de détérioration et de destruction auxquels ils étaient exposés. Régularité.

Les experts doivent-ils évaluer chaque parcelle séparément ou peuvent-ils appliquer à tous les terrains d'une même classe un même coefficient ? — Résumé dans ce dernier sens.

Un propriétaire n'est pas recevable à demander, par la voie contentieuse à ce qu'il soit procédé à une nouvelle classification et à une nouvelle estimation des terrains.

Procédure. — Recours collectif formé par une seule requête contre un seul arrêté par 518 propriétaires ayant des intérêts distincts. Recevabilité en ce qui concerne le premier propriétaire dénommé dans la requête (*).

Dépens. — Pas de dépens en matière de taxes syndicales.

. . . .

Sur la recevabilité :

Considérant que les sieurs Vrignonneau et autres, ayant des intérêts distincts, devaient se pourvoir chacun par une requête séparée; que, dès lors, la requête collective ci-dessus visée n'est recevable qu'en ce qui concerne le sieur Vrignonneau, premier dénommé dans ladite requête;

Sur la compétence : — *Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture se serait, à tort, déclaré incompétent pour connaître de la légalité du décret :*

Considérant qu'il appartenait au conseil de préfecture, compétent pour statuer sur les demandes en décharge ou en réduction des taxes, d'apprécier si le syndicat avait été constitué dans un des cas où il pouvait être fait application de la loi du 16 septembre 1807 et en conformité des dispositions de cette loi; que, dès lors, il y a lieu d'annuler de ce chef l'arrêté attaqué et de statuer au fond;

Au fond : — *Sur le moyen tiré de ce que la taxe réclamée constituerait un impôt qui n'aurait pu être établi que par une loi:*

Considérant que l'article 33 de la loi du 16 septembre 1807 dispose que lorsqu'il s'agira de construire des digues à la mer, la nécessité en sera constatée par le gouvernement et la dépense supportée par les propriétaires protégés, dans la mesure de leur intérêt aux travaux;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les digues de la

(*) Voy. 17 avril 1869, Josse (*Ann.* 1870, p. 442); — 4 juin 1873, p. 532, Royard, et 7 juin 1878, Viviant (*Arr. du C. d'Et.*, p. 545).

côte de l'Aiguillon ont été établies principalement dans le but de défendre, contre l'envahissement de la mer, les terrains appartenant aux propriétaires syndiqués et exposés à l'action destructive des eaux; que, dès lors, le décret du 27 mai 1881, constitutif du syndicat, a été pris en conformité de la disposition législative précitée;

Sur le moyen tiré de ce que le préfet n'aurait pas choisi comme membres du syndicat les propriétaires les plus imposés :

Considérant que l'article 7 de la loi du 16 septembre 1807 n'oblige pas à suivre pour la désignation des syndics l'ordre d'importance des cotisations et qu'en disposant seulement que le préfet doit choisir les membres du syndicat parmi les propriétaires les plus imposés, il lui laisse la faculté de désigner parmi ces propriétaires ceux qui lui paraissent réunir les meilleures conditions d'aptitude;

Sur le moyen tiré de ce que l'article 14 du décret du 27 mai 1881, constitutif du syndicat, aurait conféré aux syndics des pouvoirs exagérés; que, notamment, ce serait à tort qu'il les aurait d'ores et déjà chargés de pourvoir à l'entretien des travaux :

Considérant que le requérant ne justifie pas que le décret susvisé ait conféré aux syndics aucune attribution en dehors des pouvoirs d'administration qu'ils tiennent de la loi du 16 septembre 1807; que, d'autre part, les travaux devant, dans l'espèce, être faits par la réunion des propriétaires et non par un concessionnaire, il n'y avait pas lieu de constituer deux syndicats distincts chargés, l'un de l'exécution des travaux, l'autre de leur entretien;

Sur le moyen tiré de ce que, contrairement aux dispositions de l'article 21 de la loi du 16 septembre 1807, les rôles auraient été arrêtés par le syndicat au lieu de l'être par la commission spéciale :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'avant la confection des rôles, la commission a approuvé la classification des terrains, et que les rôles lui ont été soumis; qu'ainsi il a été satisfait aux prescriptions dudit article 21;

Sur le moyen tiré de ce qu'il n'aurait été fait qu'une seule classification et une seule estimation des terrains, alors que, d'après la loi du 16 septembre 1807, ces opérations auraient dû avoir lieu une première fois avant et une seconde fois après l'exécution des travaux :

Considérant que l'article précité ne prescrit ces doubles formalités que pour les travaux de dessèchement; que dans le cas où

il s'agit de la défense de terrains menacés par l'envahissement de la mer, ces travaux n'ayant pas pour effet de modifier la nature desdits terrains, mais seulement de les protéger contre une destruction éventuelle, le degré d'intérêt des propriétaires peut, par suite, être apprécié dès le début, et le requérant n'est pas fondé à se plaindre de ce qu'il n'a pas été procédé après l'achèvement des travaux à de nouvelles opérations de classification et d'estimation;

Sur le moyen tiré de ce que les terrains n'ont pas été classés pour l'établissement des différentes taxes conformément aux dispositions de l'article 13 de la loi du 16 septembre 1807, d'après leurs différents degrés de submersion :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les terrains des intéressés ont été répartis par l'expert entre les différentes classes en tenant compte de la nature et de l'importance des divers dangers de détérioration et de destruction auxquels ils étaient exposés;

Sur le moyen tiré de ce que l'expert et les ingénieurs n'auraient pas évalué spécialement tous les terrains et auraient procédé par voie d'application des coefficients aux terrains de chaque classe:

Considérant qu'aucune disposition de loi n'obligeait à faire procéder à l'estimation séparée de toutes les parcelles de terrain et que le requérant ne justifie pas que sa propriété ne soit pas soumise aux même dangers de détérioration et de destruction que les autres parcelles de la même classe;

Sur les conclusions tendant à ce qu'il soit procédé à une nouvelle classification et à une nouvelle estimation des terrains :

Considérant que le requérant n'est pas recevable à présenter ces conclusions par la voie contentieuse;

Sur les conclusions à fins de dépens :

Considérant que les recours en matière de taxes syndicales sont formés sans frais comme les recours en matière de contributions directes; que, dès lors, il n'y a pas lieu d'allouer de dépens... (Rejet.)

(N° 261)

[27 mai 1892]

Travaux publics. — Déviation de chemins vicinaux pour l'établissement d'un chemin de fer. — Pouvoirs d'appréciation du Ministre des travaux publics. — Préjudice causé aux communes; pas

de recours contentieux. — (Ministre des travaux publics contre préfet de la Charente-Inférieure, ès qualités.)

Il appartient au Ministre des travaux publics d'autoriser les modifications de l'emplacement ou du profil des voies publiques, qui peuvent être nécessaires pour l'établissement d'une ligne de chemin de fer et de régler les conditions dans lesquelles ces modifications doivent être opérées.

Le préjudice qui peut résulter pour les communes intéressées de la réduction de la largeur d'un chemin vicinal de grande communication et de l'aggravation des charges d'entretien n'est pas de nature à ouvrir auxdites communes un droit à indemnité par la voie contentieuse (*).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que les travaux destinés à modifier l'emplacement du chemin vicinal de grande communication n° 95 n'ont été exécutés qu'après avoir été l'objet d'une enquête conformément au titre II de la loi du 3 mai 1841 et après avoir été approuvés par décision du Ministre des travaux publics en date du 19 juin 1880, qu'il rentrait dans les pouvoirs d'appréciation du ministre d'autoriser les modifications de l'emplacement ou du profil des voies publiques, qui pouvaient être nécessaires pour l'établissement de la ligne de Tonnay-Charente à Marennes, et de régler les conditions dans lesquelles ces modifications devaient être opérées; que le préjudice qui résulterait, pour les communes intéressées, de la réduction de la largeur dudit chemin à 8 mètres et de l'aggravation des charges d'entretien n'est pas de nature à ouvrir auxdites communes un droit à indemnité par la voie contentieuse;

Considérant, d'ailleurs, qu'il est établi que les travaux de déplacement du chemin vicinal de grande communication n° 95 ont été exécutés conformément aux prescriptions de la décision ministérielle précitée; que, dès lors, c'est à tort que, par son arrêté du 5 septembre 1889, le conseil de préfecture a condamné l'État à établir des garages dans la partie déviée dudit chemin et a ordonné une expertise à l'effet de déterminer le prix de ce tra-

(*) Comp. Aucoc, t. III, p 652; — Féraud-Giraud, voies publiques modifiées, n° 228; — note de M. Hallays-Dabot, sous un arrêt, 23 février 1870, compagnie d'Orléans (*Ann.* 1870, p. 734); — dans le sens de l'arrêt, 26 novembre 1880, compagnie d'Orléans à Châlons (*Ann.* 1882, p. 438 et les renvois); — Picard, *Traité des chemins de fer*, t. II, p. 837.

vail et d'évaluer l'aggravation des charges d'entretien, et qu'il y a lieu d'annuler cette décision;

Considérant que l'arrêté du 10 juillet 1890 a été rendu afin d'assurer la réparation des dommages dont l'arrêté du 5 septembre précédent avait reconnu l'existence, qu'il doit donc être également annulé par voie de conséquence... (Arrêtés annulés.)

(N° 262)

[27 mai 1892]

Communes. — Rues et places. — Grande voirie. — Rue incorporée. — Alignement. Droit de préemption : maire; préfet. — (Sieur Compans.)

Le propriétaire riverain d'une rue dont le sol est incorporé pour sa presque totalité dans une route nationale, doit-il demander l'alignement au maire ou au préfet? — Résumé dans le premier sens. — En conséquence, le préfet ne commet pas d'excès de pouvoir en refusant l'alignement, et le propriétaire n'a aucun droit de préemption sur le terrain qui le sépare de la route nationale et qui continue à faire partie de la voirie urbaine en vertu des plans d'alignement régulièrement approuvés.

. . . .

Considérant que le sieur Compans fonde son recours sur ce que le préfet de la Haute-Garonne n'a pu, sans excès de pouvoir, refuser de lui délivrer l'alignement à suivre pour la reconstruction de sa maison le long de la rue d'Alsace-Lorraine, qui fait partie de la grande voirie en vertu du plan général annexé au décret du 14 juin 1865;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que la maison du sieur Compans a été construite, en 1855, en bordure et à l'alignement de la rue de Rémusat, dénommée alors grande rue Matabiau, en vertu d'une permission de voirie régulière et conformément au plan général d'alignement des rues et places de la ville de Toulouse, approuvé par l'ordonnance royale du 26 décembre 1842, laquelle n'a pas cessé d'être en vigueur; que le décret du 14 juin 1865, portant ouverture et fixant la largeur de la route nationale n° 20, rectifiée dans la traverse de la ville de Toulouse, sous la dénomination de la rue d'Alsace-Lorraine, a laissé en

dehors des limites de la grande voirie la partie de la rue de Rémusat située au-devant de la maison du requérant, à l'endroit où elle se croise avec la rue d'Alsace-Lorraine, et n'a pu ainsi modifier en ce point les alignements fixés en vertu de l'ordonnance précitée de 1842; qu'ainsi l'espace de terrain que le sieur Compans prétend avoir le droit d'acquérir et sur lequel il a demandé l'autorisation de construire, à l'alignement de la rue d'Alsace-Lorraine, n'a pas cessé de faire partie de la voie publique municipale; que, par suite, le refus du préfet de la Haute-Garonne de délivrer au requérant l'alignement dont il s'agit, et la décision confirmative du Ministre des travaux publics ne sont entachés d'aucun excès de pouvoir... (Rejet.)

(N° 263)

[27 mai 1892]

Travaux publics communaux. — Tramway. — Ville; accord avec une compagnie de tramways pour l'entretien de chemin; modification du contrat par le ministre; excès de pouvoir; recours parallèle. — [Commune de Neuilly (Seine)].

La décision par laquelle le ministre, en acceptant une subvention offerte par une compagnie de tramways, la décharge du paeyment d'une subvention annuelle promise à une commune en vertu d'un contrat, ne fait pas obstacle à ce que la commune formule devant la juridiction compétente des prétentions au maintien du contrat. — En conséquence est non recevable le recours pour excès de pouvoir formé contre ladite décision.

Vu la requête pour la commune de Neuilly (Seine)... tendant à ce qu'il plaise au conseil, attendu que c'est à tort que, par une décision du 21 septembre 1888, portant approbation des travaux à exécuter pour la transformation de la chaussée centrale de la route nationale n° 13, formant l'avenue de Neuilly, le ministre des travaux publics, acceptant l'offre de subvention de 200.000 francs faite par le syndic de la faillite de la compagnie des Tramways-Nord, concessionnaire de la ligne de tramways comprise entre la porte Maillot et la Seine, a déclaré ladite compagnie affranchie, moyennant le payement de la somme précitée, de l'obligation par elle contractée envers la ville de Neuilly, en vertu d'un traité du

25 février 1873, d'entretenir les chaussées latérales de l'avenue; que la commune n'a en effet jamais consenti à libérer la compagnie des Tramways-Nord de l'obligation dont il s'agit et n'a même pas été appelée à se prononcer sur cette question ni sur celle de savoir si elle entendait prendre à sa charge l'entretien des chaussées latérales et renoncer à recouvrer ses dépenses d'entretien sur la compagnie, en vertu des stipulations du traité sus-indiqué ; que ledit traité n'a pas été, en ce qui touche les obligations de la compagnie sur ce point, annulé, comme le prétend le ministre, par la délibération du conseil municipal du 6 avril 1888, et que la libération de la compagnie ne résulte pas de l'engagement, souscrit par la ville vis-à-vis de l'État, d'entretenir les chaussées latérales, la délibération précitée étant muette sur le traité de 1873, et ayant été prise sans que les obligations résultant pour la compagnie dudit traité aient été rappelées au conseil municipal ou portées à sa connaissance; qu'ainsi, ladite compagnie ne pouvant pas racheter à l'État une obligation contractée par elle vis-à-vis de la ville, le ministre des travaux publics a commis un excès de pouvoir en décidant que la compagnie des Tramways-Nord se trouvait dégagée de ses engagements ; annuler la décision du ministre des travaux publics en date du 21 septembre 1888 et, en tant que de besoin, la décision du 2 novembre suivant, confirmative de la précédente, dans celles de leurs dispositions qui auraient pour but ou pour effet de priver la commune de Neuilly des bénéfices du traité du 25 février 1873, dire que ladite commune est en droit d'en réclamer la stricte application, condamner l'État et la compagnie des Tramways-Nord aux dépens ;

Vu les observations du ministre des travaux publics... tendant au rejet de la requête, par les motifs qu'il résulte de la délibération du conseil municipal de Neuilly, en date du 6 avril 1888 et de la discussion à laquelle elle a donné lieu, que ledit conseil a connu très exactement le mécanisme de la combinaison proposée par les ingénieurs et qui consistait à accepter une subvention de 200.000 francs de la compagnie des Tramways-Nord pour l'exécution des travaux de réfection de l'avenue de Neuilly et à exonérer cette compagnie du payement de la subvention annuelle de 15.000 francs destinée à l'entretien des chaussées latérales, lequel était laissé à la charge de la commune ; que, par suite, le conseil municipal a donné en toute connaissance de cause son adhésion à l'opération projetée et qu'il n'est pas fondé à soutenir que la compagnie des Tramways n'a pas été dégagée, moyennant le

payement de la subvention de 200.000 francs, de l'obligation d'entretenir les voies latérales ; que le ministre des travaux publics a agi dans la limite de ses pouvoirs en approuvant le projet d'amélioration de l'avenue de Neuilly et que la ville, qui a été dans l'espèce, partie contractante et non un tiers au sens juridique du mot, ne saurait se soustraire aux conséquences des conventions par elle acceptées ;

Vu la loi du 24 mai 1872 ;

Considérant que, si la ville requérante entend soutenir que, contrairement aux accords intervenus et rappelés dans la décision attaquée, la compagnie des Tramways-Nord reste tenue envers elle de l'entretien d'une partie de la chaussée de la route nationale n° 13 dans la traverse de Neuilly, cette décision ne fait pas obstacle à ce que ladite ville formule ses prétentions devant la juridiction compétente; qu'il suit de là que son recours pour excès de pouvoir doit être rejeté comme non recevable... (Rejet.)

(N° 264)

[27 mai 1892]

Travaux publics. — Décompte. — Dépenses excédant les crédits votés. — Insuffisance des évaluations du devis. — Honoraires d'architecte. — Vérification des mémoires par experts rendus nécessaire par la faute de l'architecte. — (Sieurs Protat et Pompée contre département de l'Ain.)

Lorsque l'augmentation des dépenses, qui ont excédé les crédits votés, est la conséquence de l'insuffisance des évaluations portées au devis, et qu'elle provient, non d'ouvrages en dehors des prévisions, mais seulement des travaux, qui constituaient l'exécution même des plans et projets primitifs, le montant intégral de ces dépenses est dû à l'entrepreneur qui, en obéissant aux ordres de l'architecte, n'a fait que se conformer aux dispositions du cahier des charges ;

Lorsque l'excédent des dépenses sur les prévisions provient des vices et omissions des devis préparés par l'architecte, il ne lui est pas dû d'honoraires sur les dépenses faites en sus de celles prévues ;

Décidé qu'une vérification nouvelle des mémoires de l'entrepreneur ayant été rendue nécessaire par les négligences et les

erreurs graves commises par l'architecte dans le règlement du décompte, il y avait lieu de mettre les honoraires des experts à la charge du département qui a profité de la vérification, mais sans recours contre l'architecte.

En ce qui concerne l'entrepreneur :

CONSIDÉRANT que le compte général dressé par les experts fixe le prix total des travaux effectués à 412.977f,11, rabais déduit, somme supérieure de 38.951f,09 aux crédits votés pour l'exécution complète de l'entreprise et qui s'élevaient, ainsi que le reconnaît le département de l'Ain, au chiffre de 374.026f,02;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport ci-dessus visé des experts, que cette augmentation de dépense est la conséquence de l'insuffisance des évaluations portées au devis par rapport aux dimensions réelles des bâtiments tels qu'ils figuraient sur les plans y annexés et régulièrement approuvés ; qu'ainsi elle provient, non d'ouvrages en dehors des prévisions, mais seulement des travaux qui constituaient l'exécution même des plans et projets primitifs ; que, dans ces circonstances, on ne saurait relever aucune faute à la charge de l'entrepreneur qui, en obéissant aux ordres de l'architecte, n'a fait que se conformer aux dispositions de l'article 13 de son cahier des charges ; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé d'allouer au sieur Protat le supplément de dépense dont il s'agit et qu'il y a lieu de condamner le département à lui payer le solde de son décompte arrêté à la somme de 412.977f,11 ;

Considérant que l'arrêté attaqué a alloué au sieur Protat, à partir du 30 juillet 1884, les intérêts des sommes lui restant dues par le département ; que le requérant a demandé les intérêts des intérêts par ses conclusions enregistrées au secrétariat du contentieux le 9 juin 1886 et le 14 avril 1892 ; qu'à ces dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts ; que, par suite, il y a lieu, conformément à l'article 1154 du Code civil, de faire droit à ses conclusions sur ce point.

En ce qui concerne l'architecte :

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que l'excédent des dépenses sur les prévisions provient de vices et omissions des devis préparés par le sieur Pompée ; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de lui compter, pour le calcul de ses honoraires, les dépenses qui ont été faites en sus de celles prévues ;

Considérant, d'autre part, que les experts ont procédé à une vérification nouvelle des mémoires produits par l'entrepreneur et qu'ils ont fait subir au montant du décompte arrêté par l'architecte une réduction de 84.581f,86 ; que, si ce travail a eu lieu dans l'intérêt du département, il a été rendu nécessaire par les négligences et les erreurs graves que l'architecte a commises dans le règlement auquel il a été procédé ; que, dès lors, il y a lieu de décider que les honoraires dus aux experts, de ce chef, et s'élevant à la somme de 8.259f,54 ne seront payés par le département que sauf son recours contre le sieur Pompée ;

Sur les frais d'expertise et les dépens :

Considérant qu'en sus des honoraires pour la vérification et le règlement des mémoires, les frais de l'expertise s'élèvent à 2.254f,70 et qu'il y a lieu, dans les circonstances de l'affaire, de les faire supporter, ainsi que les dépens, pour moitié par l'architecte et, pour le surplus, par le département de l'Ain... (Le département payera au sieur Protat le solde de son décompte arrêté à la somme de 412.977f,11 avec intérêts du 30 juillet 1884 et intérêts capitalisés aux dates des 9 juin 1886 et 14 avril 1892. Les honoraires dus aux experts liquidés à la somme de 8.259f,54 seront payés par le département de l'Ain sauf son recours contre le sieur Pompée. Les frais de l'expertise liquidés à 2.254f,70, soit 765f,23 pour l'expert Despierre, 601f,80 pour l'expert Giroud et 888f,65 pour l'expert Ferret seront supportés par moitié par le sieur Pompée et par le département de l'Ain. Les dépens seront partagés entre le sieur Pompée et le département.)

(N° 265)

[27 mai 1892]

Travaux publics communaux. — École. — Architecte. — (Commune de Mauves.)

Demande par une commune en restitution par l'architecte de tous les mémoires d'ouvriers relatifs aux travaux exécutés. Rejet : lesdits mémoires ont été déposés au greffe du conseil de préfecture d'où il ne dépendait que du représentant de la commune de les retirer.

(N° 266)

[27 mai 1892]

Travaux publics. — Dommages. — Arrêté ordonnant un supplément d'expertise. — Décision ayant un caractère purement préparatoire. — Recours. — Non-recevabilité. — (Ville de Saint-Omer contre sieurs Singer et Préd'homme-Inglart.)

CONSIDÉRANT que par une décision en date du 18 janvier 1889 (p. 77), le conseil d'État a rejeté le pourvoi de la ville de Saint-Omer tendant à l'annulation d'un arrêté du 13 juillet 1885, par lequel le conseil de préfecture du département du Pas-de-Calais a reconnu un droit à indemnité aux sieurs Singer et Préd'homme-Inglart, à raison des dommages causés par les travaux exécutés par la ville dans le but de couvrir d'une voûte le ruisseau des Tanneurs, et a ordonné une expertise à l'effet d'évaluer lesdits dommages ; que le conseil de préfecture, se fondant sur ce que des lacunes et des obscurités existaient dans le rapport présenté par les experts à la suite de son premier arrêté, a ordonné qu'il serait procédé par eux à un supplément d'expertise à l'effet d'expliquer et de compléter leur premier rapport, que cette décision est purement préparatoire et ne peut être déférée au conseil d'État... (Rejet avec dépens.)

(N° 267)

[3 juin 1892]

Communes.— Permissions de voirie.— Suspension par le préfet; retrait par le maire. — Grande voirie : enlèvement de câbles servant à l'éclairage électrique. — (Sieur Parent.)

Le maire ne commet pas un excès de pouvoir en prescrivant d'enlever les câbles destinés à l'éclairage électrique posés tant sur les dépendances d'une route nationale que sur les dépendances de la voirie urbaine. — En ce qui concerne les câbles établis sur la route nationale, le maire n'a fait qu'assurer l'exécution de la loi; en ce qui concerne ceux établis sur les rues, l'arrêté municipal qui en autorisait la pose n'a pas été notifié

au réclamant et son exécution en a été suspendue par le préfet; il n'a donc pu créer aucun droit pour le réclamant.

Le décret du 15 *mai* 1888 *ne permet pas de poser des câbles d'éclairage électrique au-dessus du sol des voies publiques après une simple déclaration préalable au préfet, sans qu'il soit besoin de demander une autorisation* (*).

. . . .

En ce qui concerne *la route nationale :*

Considérant que par son arrêté en date du 13 janvier 1889, le maire de Villefranche s'est borné à mettre en demeure le sieur Parent d'enlever dans les 48 heures les câbles électriques placés sans autorisation au-dessus du sol de la route nationale n° 6, faute de quoi l'administration prendrait telles mesures que de droit pour assurer le respect de la loi; qu'il appartenait au maire, chargé, aux termes de l'article 92 de la loi susvisée du 5 avril 1884, de l'exécution des lois et règlements, de prendre ledit arrêté, et que, dès lors, il y a lieu de rejeter les conclusions de la requête tendant à l'annulation pour incompétence de cet arrêté dans celles de ses dispositions qui s'appliquent aux fils placés au-dessus de la route nationale n° 6;

En ce qui concerne la rue Humblot et le boulevard Louis-Blanc :

Considérant que si, à la date du 15 octobre 1887, le maire de Villefranche a pris un arrêté autorisant le sieur Parent à placer des fils électriques au-dessus des rues et places de Villefranche dépendant de la voirie urbaine, cet arrêté, qui d'ailleurs n'a jamais été notifié au sieur Parent, a été transmis, par application de l'article 95 de la loi susvisée du 5 avril 1884, au préfet du Rhône qui, le 26 octobre suivant, en a suspendu l'exécution; que, dès lors, le sieur Parent ne saurait se prévaloir des dispositions dudit arrêté pour soutenir qu'il aurait été autorisé à exécuter les travaux dont s'agit, et qu'en lui enjoignant d'enlever les fils placés au-dessus de la rue Humblot et du boulevard Louis-Blanc, le maire aurait excédé les limites de ses pouvoirs; qu'il n'est pas davantage fondé à prétendre que l'arrêté attaqué aurait été pris, non dans un but de police, mais en vue d'intérêts privés et pour favoriser la Compagnie du gaz de Villefranche;

Considérant enfin que le décret du 15 mai 1888 n'a d'autre objet que de réglementer au seul point de vue technique la pose des appareils électriques et des conducteurs et d'assurer, dans

(*) Rapp. 25 mars 1892, Parent, *suprà*, p. 401.

l'intérêt de la sécurité publique, le contrôle desdits appareils; qu'il ne contient aucune disposition concernant les permissions de voirie et que, par suite, le sieur Parent ne peut se fonder sur ce que l'article 2 dudit décret n'exige qu'une déclaration préalable au préfet, pour alléguer qu'il pouvait, sans demander d'autorisation, poser les fils dont s'agit... (Rejet.)

(N° 268)

[3 juin 1892]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Élargissement. — Formalités préalables. — Pouvoirs de la commission départementale. — (Dame veuve Cadet.)

La décision d'une commission départementale, fixant la largeur d'un chemin vicinal ordinaire, est-elle régulière, alors qu'elle se borne à constater l'accomplissement des formalités légales sans les énumérer? — Rés. aff. implic.

La décision d'une commission départementale qui se borne à élargir un chemin vicinal ordinaire sans en modifier l'axe et la direction incorpore à ce chemin ipso facto *le sol des terrains non bâtis compris dans les nouvelles limites, alors même qu'ils seraient entourés de haies vives. — Les prescriptions de l'article* 13 *de la loi du* 20 *août* 1881 *sur les chemins ruraux sont inapplicables.*

. . . .

SUR LE MOYEN DE FORME :

CONSIDÉRANT qu'il est constaté dans le procès-verbal et qu'il résulte de l'instruction que la délibération attaquée a été précédée de toutes les formalités exigées par la loi; qu'ainsi la dame Cadet n'est pas fondée à en demander l'annulation pour vice de forme;

Sur les autres moyens :

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'examen des plans qui ont servi de base à la décision de la commission départementale que ladite décision a eu seulement pour effet d'augmenter la largeur du chemin dont il s'agit, sans en déplacer l'axe ni en modifier la direction; que, d'autre part, la propriété de la dame Cadet bordant ledit chemin ne peut être considérée comme ter-

rain bâti, dans le sens de l'article 2 de la loi du 8 juin 1864, et que la requérante ne saurait, s'agissant d'un chemin vicinal, être admise à se prévaloir des dispositions de l'article 13 de la loi du 20 août 1881 relative à l'occupation des terrains nécessaires à l'élargissement des chemins ruraux ;

Considérant que, de ce qui précède, il résulte que la délibération attaquée rentre dans les mesures autorisées par l'article 15 de la loi du 21 mai 1836; que, dès lors, la dame Cadet n'est pas fondée à soutenir que la commission départementale a commis un excès de pouvoir... (Rejet.)

(N° 269)

[3 juin 1892]

Procédure. — Conseil d'État. — (Sieur Bonhomme et autres.)

Défaut de production de la décision attaquée : non recevabilité (Bonhomme, 1re esp.).

Qualité pour se pourvoir. — Recours signé du directeur des chemins de fer agissant pour le ministre et par autorisation : non-recevabilité (Ministre des travaux publics, 2e esp.).

Non lieu à statuer par suite d'une transaction (Bernard, 3e esp.).

Conseil de préfecture. — Désistement. — Lorsqu'une expertise a été commencée sur la demande d'indemnité formée par une partie, le conseil de préfecture peut statuer au fond malgré le désistement du demandeur, si ce désistement ne s'est produit qu'après la visite des lieux par les experts et s'il n'a pas été accepté par la partie adverse (Pissot, 4e esp.).

1re ESPÈCE. — (*Sieur Bonhomme.*)

. . . .

CONSIDÉRANT que le sieur Bonhomme ne produit ni la délibération du conseil général de Loir-et-Cher en date du 21 août 1891 contre laquelle son pourvoi est formé, ni la décision de la commission départementale du 6 avril précédent, dont il demande également l'annulation; que, dès lors et par application de l'article 1er du décret susvisé du 22 juillet 1806, sa requête doit être rejetée comme non recevable... (Rejet.)

2ᵉ ESPÈCE. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Valette.*)

. . . .

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 16 du décret du 22 juillet 1806, il n'appartient qu'aux ministres d'introduire au Conseil d'État les affaires contentieuses concernant leurs départements;

Considérant que le recours, enregistré au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, le 10 mars 1890, ne porte pas la signature du ministre des travaux publics; qu'il est seulement signé pour le ministre et par autorisation par le directeur des chemins de fer, lequel est sans qualité pour former un pourvoi; que, dans ces conditions, le Conseil d'État n'ayant pas été régulièrement saisi, le recours ci-dessus visé doit être déclaré non recevable... (Rejet.)

3ᵉ ESPÈCE. — (*Sieur Bernard.*)

. . . .

CONSIDÉRANT que par une transaction dont il a été donné acte aux parties par l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de la Côte-d'Or en date du 14 novembre 1890, il a été mis fin aux contestations qui existaient entre le sieur Bernard et la commune de Vauvey, relativement aux travaux de réparation des édifices publics de cette commune; qu'il suit de là que le pourvoi du sieur Bernard contre l'arrêté du 4 avril 1890, qui, après l'avoir maintenu en cause, a ordonné une expertise sur lesdites contestations, est devenu sans objet... (Non lieu à statuer.)

(Nº 270)

[3 juin 1892]

Travaux publics. — Mise en régie. — Faute de l'entrepreneur. — (Ministre des travaux publics contre sieur Chamally.)

Mise en régie prononcée avec raison contre un entrepreneur qui a refusé d'exécuter des ordres de service lui prescrivant d'enlever des matériaux reconnus non conformes au devis, encore bien que la vérification de ces matériaux n'ait pas été contradictoire.

. . . .

Considérant que, pour condamner l'État à payer au sieur Chamally une somme de 3.295f,62, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que les matériaux fournis par l'entrepreneur n'avaient été l'objet d'aucune vérification de la part de l'administration et que, dès lors, la mise en régie n'était pas justifiée;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment d'une lettre de l'entrepreneur, en date du 25 mai 1889, que les matériaux dont il s'agit ont été vérifiés par l'ingénieur ordinaire le 16 mai 1889; que, même en admettant, contrairement aux déclarations formelles de l'administration, que cette vérification n'ait pas été faite en présence du sieur Chamally ou de son représentant, cet entrepreneur ne peut se prévaloir d'aucune disposition du cahier des clauses et conditions générales ou du cahier des charges spécial à l'entreprise pour se plaindre que cette constatation n'ait pas été faite contradictoirement;

Considérant, d'une part, qu'il est également établi par l'instruction que le sieur Chamally n'a obéi ni aux ordres de services qui lui ont été donnés à la date des 20 février et 18 avril 1889, ni à la mise en demeure du 4 mai 1889 lui enjoignant d'enlever les matériaux refusés et de les remplacer par d'autres conformes aux prescriptions du devis;

Considérant, d'autre part, que l'entreprise ne justifie pas qu'en lui donnant les ordres de services susénoncés, les ingénieurs aient excédé les pouvoirs qui leur appartenaient; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a mis les conséquences de la régie à la charge de l'administration et a condamné l'État au payement des indemnités réclamées de ce chef par le sieur Chamally; qu'il suit de là que la somme de 3.295f,62 allouée à ce dernier par l'arrêté attaqué doit être réduite à celle de 1.634f,01, à laquelle le Ministre reconnaît qu'il y a lieu de fixer la valeur des matériaux fournis par l'entrepreneur et acceptés par l'administration;

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que les frais doivent être laissés à la charge du sieur Chamally... (La somme de 3.295f,62, allouée au sieur Chamally, est réduite à celle de 1,634f,01, laquelle portera intérêt à partir du 19 mars 1890. Frais d'expertise supportés par le sieur Chamally. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 271)

[3 juin 1892]

Travaux publics. — Génie. — Décompte. — (Ministre de la guerre contre sieur Pechwerty.)

Art. 49. — Mesurage contesté tardivement et non susceptible de vérification : réclamation non recevable.

Dépens. — L'arrêté statuant au fond n'ayant pas liquidé les dépens, le conseil de préfecture ne peut pas prendre un nouvel arrêté opérant cette liquidation. — Il n'appartient alors qu'au président du conseil de préfecture d'opérer la liquidation.

Frais d'expertise. Répartition réservée dans l'arrêté au fond. — Un conseil de préfecture ne peut pas, en statuant au fond, sur l'ensemble du litige, réserver la répartition des frais d'expertise, qui est l'accessoire du fond, pour l'effectuer par un arrêté ultérieur.

Intérêts des intérêts. — Capitalisation des intérêts prononcée par le conseil de préfecture en dehors de toute demande portant sur les intérêts échus et dus depuis une année. Irrégularité.

Matériaux approvisionnés sans ordre et refusés comme impropres à leur destination, non lieu à leur payement par l'État.

Omissions dans les métrés : rectification du décompte.

Ordre : emploi sans ordre de moellons têtués dans les maçonneries : plus-value refusée.

Prix nouveaux. — Lorsqu'une nature d'ouvrage est nettement prévue et définie par le marché, le prix stipulé doit être alloué alors même que le travail serait grossièrement fait : cette circonstance n'aurait pu qu'autoriser l'État à refuser d'en faire la réception.

Prix nouveaux. — Colonnes en fonte. — Lorsque le devis ne prévoit que deux prix pour les ouvrages en fonte suivant qu'ils sont ou non dans le commerce ou que les moules sont fournis par l'entrepreneur ou par l'État, ne rentrent dans aucune de ces deux catégories des colonnes de dimensions et formes exceptionnelles, encore bien que les moules n'en aient pas été fournis par l'État : prix de la fonte de sujétion alloué et comprenant la fourniture des modèles.

Réclamation. — Délai : Chose jugée. — L'administration ne peut pas opposer à un entrepreneur une fin de non recevoir tirée de ce qu'il n'aurait pas présenté un chef de réclamation dans le

délai de six mois imparti par le cahier des clauses et conditions générales, alors qu'elle a consenti à l'expertise sur ce point.

Réclamation admise par l'État, non portée au décompte par le conseil de préfecture : régularité.

Travaux compris au marché, confiés à d'autres entrepreneurs : Indemnité allouée.

(N° 272)

[3 juin 1892]

Travaux publics communaux. — Chemins vicinaux. — Décompte. — **(Sieur Guenebaut contre sieur Senet et commune de Minot.)**

Chose jugée. — Exception rejetée : le dispositif ne tranche pas la question qui est, au contraire, réservée par les termes généraux de l'arrêté.

Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur une demande tendant à ce que le maire d'une commune soit condamné solidairement avec celle-ci à payer le montant de travaux publics exécutés sur son ordre.

Responsabilité. — Maire; commune : le maire qui n'agit que comme représentant de la commune ne peut pas être condamné personnellement avec la commune à raison des actes de sa fonction.

Travaux supplémentaires. — Réparation de la chaussée d'un chemin vicinal — endommagé par des transports effectués après que l'autorisation de livrer ce chemin à la circulation avait été donnée : — prescrites par l'agent voyer : obligation, pour la commune de payer ces travaux reconnus nécessaires, alors même que l'ordre d'ouvrir le chemin à la circulation n'aurait été donné que par le maire.

. . . .

I. En ce qui concerne la commune de Minot : — *Sur l'exception de la chose jugée :*

Considérant que, pour repousser la conclusion du sieur Guenebaut tendant à faire condamner la commune de Minot à lui payer le montant des travaux supplémentaires par lui exécutés sur le chemin vicinal n°s 9-18, le conseil de préfecture, dans l'arrêté attaqué, s'est fondé sur ce que, par une précédente décision du 21 novembre 1884, relative au décompte de l'entreprise du sieur Guenebaut, il avait rejeté une demande par laquelle ce dernier réclamait le payement des mêmes travaux et que, par

suite, il y avait chose jugée entre la commune et l'entrepreneur;

Mais considérant que, si le conseil de préfecture a déclaré, dans les motifs de l'arrêté précité du 21 novembre 1884, sans rejeter, d'ailleurs, dans le dispositif la réclamation de l'entrepreneur sur ce point, qu'il n'y avait pas lieu d'allouer immédiatement à ce dernier le montant des travaux dont s'agit, il a réservé expressément le droit du sieur Guenebaut pour toutes actions qu'il croirait devoir intenter ultérieurement, au cas où il justifierait que les travaux en litige ont été exécutés en vertu d'ordres par lui reçus; qu'il suit de là que, par ledit arrêté, il n'a pas été statué définitivement au regard de la commune de Minot et de l'entrepreneur sur ce chef de la demande;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à la date du 21 mars 1883, en présence de l'agent voyer, du sieur Senet, maire de la commune de Minot, et de deux conseillers municipaux, et après constatation de l'état des travaux, le sieur Guenebaut a été autorisé à livrer à la circulation le chemin vicinal n°s 9-18, dont la chaussée empierrée était en état de réception; que les transports effectués à la suite de cette ouverture ayant occasionné des dégradations audit chemin, le requérant a été mis en demeure par l'agent voyer, avant de procéder à l'épandage du sable et au cylindrage, de régler la chaussée par un nouveau chargement de pierres cassées; que ce travail a été exécuté et que le fait que l'ordre d'ouvrir le chemin à la circulation à la date ci-dessus n'aurait été donné que par le maire, en admettant qu'il fût établi, ne serait pas de nature, dans les circonstances de l'affaire, à dispenser la commune du payement d'un travail reconnu nécessaire et dont elle a tiré profit; que, dès lors, il y a lieu de condamner ladite commune à payer au requérant la somme de 1.767 francs, représentant la valeur de l'empierrement supplémentaire par lui exécuté;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Guenebaut a demandé les intérêts devant le conseil de préfecture, le 14 janvier 1888, et qu'il y a lieu de les lui allouer à partir de cette date; qu'il a demandé, en outre, devant le Conseil d'État, les 27 avril 1889, 9 mars 1891 et 27 avril 1892, les intérêts desdits intérêts; qu'à chacune de ces dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, il y a lieu de décider, conformément à l'article 1154 du Code civil, que les intérêts échus auxdites dates seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts au profit du sieur Guenebaut;

II. En ce qui concerne la demande formée contre le sieur Senet : — *Sur la compétence :*

Considérant qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, les conseils de préfecture prononcent sur les difficultés qui peuvent s'élever entre les entrepreneurs de travaux publics et l'administration concernant le sens et l'exécution des clauses de leurs marchés; que cette disposition est générale et qu'elle attribue compétence à la juridiction administrative à l'égard de toutes les contestations qui peuvent naître à l'occasion des marchés de travaux publics;

Considérant que dans l'instançe engagée par le sieur Guenebaut contre la commune de Minot, le requérant ayant allégué que l'exécution des travaux en litige aurait été ordonnée par le sieur Senet, ancien maire de cette commune, et ayant pris de ce chef des conclusions contre ce dernier, il appartenait au conseil de préfecture, compétent pour statuer sur la réclamation formée contre la commune, de connaître également des conclusions dont s'agit; que, dès lors, c'est à tort que ledit conseil s'est déclaré incompétent sur ce point;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, dans ses rapports avec le sieur Guenebaut, le sieur Senet n'a agi que comme maire et représentant de la commune de Minot et dans l'intérêt de cette dernière; que, dans ces circonstances, sa responsabilité ne saurait être engagée et que c'est à tort que le sieur Guenebaut demande qu'il soit condamné conjointement et solidairement avec la commune de Minot à lui payer le montant des travaux supplémentaires exécutés sur le chemin vicinal n°s 9-18... (Arrêté annulé. Commune condamnée à payer au sieur Guenebaut la somme de 1.767 francs avec intérêts à partir du 14 janvier 1888, capitalisés aux dates des 27 avril 1889, 9 mars 1891 et 27 avril 1892. Dépens à la charge de la commune, sauf ceux exposés par le sieur Senet, qui seront supportés par le sieur Guenebaut.)

(N° 273)

[3 juin 1892]

Travaux publics communaux. — Référence au cahier des conditions générales du 16 novembre 1866, article 35. — Mise en régie. — (Commune d'Aïn-Tagrout contre sieur Rigal.)

En matière de travaux publics communaux, la régie doit être

prononcée par le préfet ou par le maire avec l'approbation du préfet.

Mise en régie prononcée avec raison pour inexécution, par l'entrepreneur, du forage des puits, faisant l'objet du marché, à la profondeur prévue, sans justification d'empêchement pour cause de force majeure ; non-lieu à l'établissement du décompte avant que les travaux soient achevés ; conséquence de la régie à la charge de l'entrepreneur.

. . . .

SUR LE GRIEF TIRÉ *de ce que l'arrêté de mise en régie aurait été pris incompétemment par le maire, alors qu'aux termes de l'article 35 du cahier des clauses et conditions générales applicables à l'entreprise, cette mesure aurait dû émaner du préfet :*

CONSIDÉRANT que le cahier des charges de l'entreprise n'édicte aucune procédure spéciale pour l'établissement de la régie ; qu'il se borne, dans son article final, à déclarer le cahier des clauses et conditions générales applicable à l'entreprise ;

Considérant que l'article 35 du cahier des clauses et conditions générales, en chargeant le préfet de prendre l'arrêté de mise en régie et en disposant qu'il serait rendu compte immédiatement de la mesure au Ministre, n'a eu en vue que l'exécution des travaux entrepris pour le compte de l'État et que lorsqu'il s'agit de travaux communaux dont la direction est confiée au maire, il appartient à celui-ci de prononcer la mise en régie de l'entrepreneur sous réserve de l'approbation du préfet ;

Considérant que l'arrêté de mise en régie pris par le maire de la commune d'Aïn-Tagrout contre l'entrepreneur, à la date du 15 novembre 1887, n'a été exécuté qu'après l'approbation qui lui a été donnée par le préfet ; qu'ainsi le sieur Rigal n'est pas fondé à soutenir que ledit arrêté doit être annulé comme entaché d'irrégularité ;

AU FOND :

Considérant qu'il n'est pas contesté que les dessins d'exécution annexés au cahier des charges et auxquels l'article 2 du devis renvoyait pour déterminer les dimensions des ouvrages, indiquaient que les puits devaient être poussés à la profondeur de 22m,50 ; qu'il résulte du procès-verbal dressé par le maire de la commune et la commission de réception que le forage n'a pas été poussé au delà de 10 mètres ; que, si le sieur Rigal allègue que l'abondance des eaux rencontrées rendait impossible la continuation de l'entreprise, cette allégation est démentie par les

résultats obtenus par les travaux exécutés en régie par la commune; que, dans ces circonstances, le sieur Rigal, qui ne justifie, d'ailleurs, d'aucun ordre écrit de l'architecte, lui prescrivant, d'arrêter le forage des puits lorsqu'il a abandonné les chantiers, n'est pas fondé à se prévaloir d'une autorisation qu'en raison de l'abondance momentanée des eaux, l'architecte lui aurait donnée de commencer les travaux de maçonnerie avant le complet achèvement de ceux de forage, ni à soutenir que la régie prononcée contre lui n'était pas justifiée; que, dans ces circonstances, l'arrêté attaqué qui a statué sur le décompte, alors que les travaux qui faisaient l'objet de l'entreprise n'étaient pas achevés, doit être annulé;

Sur les conclusions de la commune tendant au remboursement avec intérêts des sommes qui auraient été payées indûment au sieur Rigal :

Considérant que la commune ne justifie d'aucun payement fait à l'entrepreneur en exécution de l'arrêté attaqué... (Arrêté annulé. Les conséquences de la régie prononcée contre l'entrepreneur sont mises à sa charge. Surplus des conclusions de la commune rejeté. Dépens exposés par la commune supportés par le sieur Rigal.)

(N° 274)

[3 juin 1892]

Travaux publics communaux. — Fontaines publiques. — Dépenses supplémentaires. — (Dame veuve Saint-Ginest et sieur Dampenon contre Ville de Besançon.)

Architecte; entrepreneur; pas de responsabilité : l'augmentation de dépenses ne provient pas d'insuffisance dans les plans et devis, mais de modifications apportées en cours de travaux pour mieux répondre aux vues de la ville; d'autre part le retard dans l'exécution est dû au refus par la ville de payer les travaux supplémentaires : frais d'achèvement des sculptures mis à la charge de la ville.

Considérant que, pour condamner les sieurs Saint-Ginest et Dampenon, architectes, chargé de la construction d'une fontaine monumentale sur la place de l'État-Major, au payement d'une

partie du prix des travaux de gros œuvres et de sculpture non prévus au devis ou prévus d'une façon insuffisante, et à 500 francs de dommages-intérêts, le conseil de préfecture s'est fondé d'une part sur ce que l'augmentation des dépenses, en dehors de toute approbation régulière du conseil municipal, était due à l'insuffisance des devis et des plans, de l'autre sur ce que la mauvaise direction des travaux avait entraîné un retard considérable dans l'achèvement de la fontaine et occasionné ainsi un réel préjudice à la ville ;

Mais considérant qu'on ne peut reprocher aux architectes aucune insuffisance dans les plans et devis, ni leur faire un grief des améliorations, qu'en raison de la nature même des travaux, ils ont été amenés à apporter au projet primitif; qu'elles ont eu d'ailleurs pour but unique de donner à la fontaine un aspect plus monumental et répondant mieux aux vues de la ville;

Considérant qu'il est également établi que les sieurs Saint-Ginest et Dampenon n'ont consenti à se charger de cet ouvrage que sur la demande expresse de la ville et à la suite d'un concours qui n'avait pas donné de résultat;

Considérant, d'autre part, qu'il n'est pas justifié que les retards dont se plaint la ville soient le fait des architectes qui, d'après le rapport d'expertise, ont fait tous leurs efforts pour mener à bien les travaux dont l'interruption provient uniquement du refus de la ville de payer aucune dépense supplémentaire; qu'ainsi c'est à tort que l'arrêté attaqué a condamné les architectes ou leurs héritiers au payement d'une partie des travaux supplémentaires, de la somme de 500 francs à titre de dommages-intérêts et qu'il a mis conjointement et solidairement à leur charge et à celle du sieur Sauvanet, entrepreneur, le payement de la somme de 1.575 francs, fixée par les experts comme nécessaire à l'achèvement des sculptures; qu'il suit de là qu'il y a lieu d'exonérer l'entrepreneur Sauvanet de l'obligation de contribuer aux dépenses nécessitées par l'achèvement desdites sculptures et de décharger les requérants de toutes les condamnations prononcées contre eux par l'arrêté attaqué;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que de ce qui précède il résulte qu'il y a lieu de mettre les frais d'expertise à la charge de la ville;

Sur les dépens :

Considérant que les dépens doivent être mis à la charge de la partie qui succombe... (La dame veuve Saint-Ginest et le sieur Dampenon sont déchargés de toutes les condamnations pronon-

cées contre eux. La ville supportera seule la dépense nécessaire à l'achèvement des sculptures et le sieur Sauvanet est déchargé de toute participation à cette dépense. La totalité des frais d'expertise et des dépens est mise à la charge de la ville. Recours incident de la ville rejeté. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 275)

[3 juin 1892]

Travaux publics communaux. — Distribution d'eau. — Malfaçons. — Architecte; officiers du génie; responsabilités; honoraires. — (Sieur Biny contre Commune de Gimont.)

Lorsqu'une commune confie à un officier du génie la direction d'un travail, elle n'est pas fondée à lui demander de la garantir des malfaçons dues, non à des vices de plan, mais à l'impéritie ou au mauvais vouloir de l'entrepreneur, lorsque, d'une part, il a organisé, d'accord avec la municipalité, une surveillance que ses fonctions ne lui permettaient pas d'exercer lui-même, et que, d'autre part, la ville n'a pas employé contre l'entrepreneur les mesures de coërcition proposées par l'officier en exécution du marché.

Dans ces conditions, l'officier-architecte a droit à la totalité de ses honoraires.

CONSIDÉRANT qu'en chargeant le sieur Léonce Biny, capitaine du génie, de dresser un projet d'élévation et de distribution d'eau, la commune de Gimont n'ignorait pas que les obligations du service militaire interdisaient à son ingénieur d'apporter personnellement aux travaux dont s'agit une surveillance continue;

Considérant qu'il ressort de l'instruction que, d'une part, le sieur Léonce Biny avait délégué son père, le sieur François Biny, conducteur des ponts et chaussées, pour le représenter sur le chantier; que ce dernier a été agréé par l'administration municipale, qu'il a pris la direction effective des travaux et qu'il n'est justifié contre lui d'aucune négligence dans cette direction; que, d'autre part, le sieur Léonce Biny s'est transporté à plusieurs reprises dans la commune de Gimont; qu'il s'est tenu en correspondance permanente avec l'entrepreneur et avec le maire;

qu'il a relevé toutes les malfaçons reprochées audit entrepreneur et qu'il s'est efforcé d'en obtenir le redressement soit en provoquant contre lui l'application des pénalités prévues par le cahier des charges, soit en retenant, à titre de garantie, les sommes restant à payer pour le solde de son entreprise; qu'ainsi on ne saurait lui imputer les décisions prises contrairement à son avis par la municipalité;

Considérant, d'ailleurs, qu'aucun vice de conception n'est relevé contre le projet dressé par le sieur Biny; que, dès lors, celui-ci est fondé à demander à être déchargé de toute responsabilité à raison des malfaçons commises par l'entrepreneur dans l'exécution des travaux susmentionnés;

En ce qui concerne les honoraires réclamés par le sieur Léonce Biny :

Considérant que l'état de l'instruction ne permettant pas de liquider les sommes auxquelles a droit le sieur Léonce Biny, il y a lieu de le renvoyer devant le conseil de préfecture pour le règlement de ses honoraires... (Arrêté réformé en ce qu'il a déclaré les sieurs Léonce et François Biny solidairement responsables de toutes les sommes dues par le sieur Grangé et mis à leur charge les frais de direction et de surveillance de la régie et une partie des dépens. Sieur Léonce Biny renvoyé devant le conseil de préfecture pour y être procédé au règlement des honoraires qui lui sont dus tant en capital qu'en intérêts. Commune condamnée aux dépens.)

(N° 276)

[3 juin 1892]

Travaux publics communaux. — Mairie; école. — Travaux supplémentaires non autorisés. — Architecte. — Responsabilité. — Honoraires. — (Sieur Pinchard contre commune de Saint-Laurent-lès-Mâcon.)

Lorsque les travaux supplémentaires non autorisés ne sont que la conséquence du devis primitif, des nécessités survenues en cours d'entreprise ou d'améliorations dont la commune a profité, celle-ci doit être condamnée à en payer le prix total, et l'architecte a droit à la totalité de ses honoraires.

(N° 277)

[3 juin 1892]

Travaux publics communaux. — Architecte. — Projet mis au concours. Exécution ajournée par le fait de la commune : indemnité due. — (Ville d'Alger contre sieurs Laurent et Massé.)

Procédure. — Recours. Délai. — La connaissance acquise par une ville d'un arrêté, en dehors de toute notification, ne fait pas courir le délai au Conseil d'État.

. . . .

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *tirée de la tardivité du pourvoi :*

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 57 de la loi du 22 juillet 1889, le délai pour attaquer devant le Conseil d'État les arrêtés contradictoires des conseils de préfecture court du jour où ils ont été notifiés à la partie; que l'arrêté du 3 octobre 1889 a été notifié par huissier, le 4 décembre, au maire d'Alger et que le pourvoi de la ville a été enregistré au secrétariat du contentieux du Conseil d'État le 1er février 1890; que, dès lors, la requête de la ville a été formée dans les délais légaux et que, par suite, elle est recevable;

AU FOND :

Considérant qu'à la date du 5 septembre 1881, le conseil municipal a mis au concours le projet de construction du groupe scolaire de Bab-el-Oued; qu'aux termes du programme du concours, l'auteur du projet n° 1 devait être chargé de l'exécution des travaux et recevoir à titre d'honoraires une somme de 5 p. 100 du montant desdits travaux;

Considérant que le projet des sieurs Laurent et Massé ayant été classé premier par le jury et régulièrement approuvé, le conseil municipal présenta à l'approbation du préfet une délibération ordonnant l'exécution des travaux, mais que cette approbation dut être ajournée le 1er avril 1885, ledit conseil ayant omis de désigner les ressources au moyen desquelles il comptait faire face à la dépense;

Considérant que, depuis cette date, le conseil municipal n'a fait aucune diligence pour compléter sa délibération de 1885 et pour obtenir l'autorisation nécessaire; qu'ainsi c'est par son fait

que les sieurs Laurent et Massé ont été privés de la direction des travaux et des émoluments prévus au programme du concours;

Considérant que ces architectes ont subi de ce chef un préjudice dont il leur est dû réparation; que la ville n'apporte pas la preuve que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire en fixant cette indemnité au chiffre de 7.282f,75 non compris la somme déjà versée pour rédaction des plans et devis;

Sur les intérêts des intérêts : . . . .

(Requête de la ville rejetée. Intérêts alloués aux sieurs Laurent et Massé, capitalisés à la date du 15 novembre 1890. Ville condamnée aux dépens.)

(N° 278)

[3 juin 1892]

Travaux publics. — Chemin de fer d'intérêt local converti en chemin de fer d'intérêt général. — Offres de concours; conditions. — (Sieur de Vanteaux contre Département de la Haute-Vienne.)

Un propriétaire s'étant engagé, moyennant certaines conditions, qui ont été remplies, à verser une somme pour concourir à l'établissement d'un chemin de fer, ne peut pas refuser de remplir son engagement à raison de ce fait que la ligne projetée, comme ligne d'intérêt local, a été exécutée comme ligne d'intérêt général.

. . . .

Considérant qu'à la date du 4 décembre 1876, le sieur de Vanteaux s'est engagé, en vue de la construction du chemin de fer de Tulle à Limoges par ou près Pierre-Buffière et Saint-Germain-les-Belles, à verser au département de la Haute-Vienne une somme de 10.000 francs, payable en cinq annuités le 10 janvier des cinq années qui suivraient la mise en adjudication des travaux dans le département, sous les conditions expresses que la direction générale ne serait pas changée dans la Haute-Vienne et que ledit engagement serait nul s'il n'avait pas reçu commencement d'exécution avant 1885;

Considérant que la loi du 17 juillet 1879 a classé dans le réseau

des chemins de fer d'intérêt général les lignes de Limoges à Brives par Uzerche et d'Uzerche à Aurillac par ou près Tulle; que ces deux lignes constituent le chemin de fer de Limoges à Tulle, en vue duquel le sieur de Vanteaux a souscrit son engagement du 4 décembre 1876; que ladite ligne, dont les travaux, dans la partie comprise entre Limoges et la limite du département vers Uzerche, ont été commencés en 1882, et dont le premier lot a été adjugé en 1884, passe à Pierre-Buffière où une station a éte établie à proximité de l'habitation du requérant et à Saint-Germain-les-Belles; qu'ainsi les conditions mises par ledit sieur de Vanteaux à sa souscription ont été remplies;

Considérant qu'à la vérité, le requérant, pour se soustraire à l'exécution de ses engagements, soutient ne s'être obligé qu'en faveur du département et en vue de la construction d'une ligne d'intérêt local, tandis qu'on prétend le faire concourir à l'établissement d'une ligne d'intérêt général exécutée par l'État:

Mais considérant que le sieur de Vanteaux n'a pas subordonné sa souscription à la condition que le chemin de fer à créer serait une ligne d'intérêt local; que, par suite, le département, au profit duquel l'arrêté attaqué a été rendu, est fondé à réclamer au requérant l'exécution des engagements pris par ce dernier;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts : . . . .

(Requête du sieur de Vanteaux rejetée. Le département aura droit aux intérêts, à partir du 27 juillet 1889, de la somme de 10.000 francs. Conclusions du préfet de la Haute-Vienne tendant à l'allocation des intérêts des intérêts rejetées. Sieur de Vanteaux condamné aux dépens.)

AFFAIRE SEMBLABLE. — *Sieur Halary contre Département de la Haute-Vienne.*

(N° 279)

[3 juin 1892]

Travaux publics. — Dégradations. — Entrepreneur. — Responsabilité. Intervention. — Péremption d'instance. — (Héritiers Lahaye et Fourcade.)

Dégradations provenant de la mauvaise qualité du ciment employé par l'entrepreneur : indemnité due par celui-ci.

Le fabriquant de ce ciment peut-il se pourvoir contre la partie de l'arrêté qui a rejeté comme non-recevable sa requête en intervention dans l'instance existant entre l'entrepreneur et l'État? Non résolu.

Il ne peut pas former avec l'entrepreneur un pourvoi collectif.

Un entrepreneur de travaux publics, qui a employé des matériaux défectueux, ne peut pas invoquer le bénéfice de l'article 1646 du Code civil.

Procédure. — La péremption d'instance ne peut pas être invoquée devant la juridiction administrative.

. . . .

Sur le pourvoi *du sieur Fourcade :*

Considérant que, sans rechercher si le sieur Fourcade pouvait se pourvoir devant le Conseil d'État contre la partie de l'arrêté ci-dessus visé qui a rejeté comme non-recevable sa requête en intervention dans l'instance engagée entre l'État et les héritiers du sieur Lahaye, il n'appartenait pas audit sieur Fourcade de former devant le Conseil d'État un pourvoi collectif avec les consorts Lahaye, contre l'arrêté qui a mis à la charge de ces derniers la réparation des dégradations survenues aux constructions de la maison centrale de Rennes;

Sur le moyen tiré de la péremption d'instance :

Considérant que cette déchéance ne saurait être invoquée par les requérants, en l'absence de toute disposition législative qui la rende applicable devant la juridiction administrative;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'expertise complémentaire à laquelle il a été procédé en exécution de la décision du Conseil d'État, du 8 décembre 1882, que les dégradations survenues dans les constructions de la maison centrale de Rennes et qui ont motivé le litige actuel, ont eu pour cause unique la qualité défectueuse du ciment employé à ces constructions; qu'ainsi c'est avec raison que les représentants du sieur Lahaye en ont été déclarés seuls responsables; que, d'ailleurs, les dispositions de l'article 1646 du Code civil, dont les requérants demandent subsidiairement l'application ne sauraient être étendues à l'exécution des marchés de travaux publics; qu'il suit de là que les consorts Lahaye ne sont pas fondés à demander l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture qui les a condamnés à supporter les dépenses nécessaires à la réparation des dégradations survenues aux travaux en ciment ayant fait l'objet

du recours présenté au nom de l'État, le 23 avril 1880, et des expertises des 23 juin 1880 et 28 avril 1884, qui a mis les frais d'expertise à leur charge.... (Rejet.)

(N° 280)

[3 juin 1892]

Travaux publics. — Dommages. — Procédure : autorisation maritale. — (Commune d'Allègre contre dame Defix.)

Une femme mariée ayant intenté une action devant le conseil de préfecture sans l'autorisation de son mari, le défendeur n'est pas recevable à invoquer cette irrégularité devant le Conseil d'État et à demander, de ce chef, l'annulation de l'arrêté attaqué.

Autorisation donnée par le mari à fin de défendre devant le Conseil d'État au recours incident.

Dommage. — Exhaussement du sol d'une ruelle ayant placé des écuries et remises en contre-bas de la voie publique et rendu leurs accès très difficiles : indemnité allouée.

. . . .

SUR LE MOYEN TIRÉ *du défaut d'autorisation maritale :*

CONSIDÉRANT que si la dame Defix a saisi le conseil de préfecture de la Haute-Loire sans y avoir été autorisée par son mari, ladite dame et le sieur Defix auraient seuls qualité pour se prévaloir de ce défaut d'autorisation et que la commune d'Allègre n'est pas recevable à l'invoquer, ni à conclure de ce chef à l'annulation en la forme de l'arrêté attaqué;

Considérant, d'autre part, que la dame Defix justifie, par la production d'un acte en date du 28 octobre 1890, être autorisée par son mari à défendre devant le Conseil d'État au recours de la commune d'Allègre et à former un recours incident; qu'ainsi les conclusions de la commune d'Allègre tendant à faire annuler en la forme l'arrêté attaqué et à faire déclarer la dame Defix non-recevable à défendre au recours de la commune et à former un recours incident doivent être repoussées;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'expertise et de la tierce expertise auxquelles il a été procédé, que les travaux exécutés dans la ruelle dite de l'*Abreuvoir* ont

eu pour effet de placer en contre-bas de la voie publique, d'une hauteur de 0m,40, la porte ouvrant sur l'écurie de la dame Defix; que l'accès de ladite écurie, qui sert de remise, est devenue impraticable ou tout au moins très difficile pour les voitures et qu'il a été ainsi causé à la dame Defix un préjudice dont il lui est dû réparation; que le conseil de préfecture a fait une exacte apprécation de ce dommage en fixant à 100 francs l'indemnité qui doit être accordée à la dame Defix;

Considérant, d'autre part, qu'il n'est pas établi par l'instruction que les travaux dont s'agit, et notamment la construction d'un caniveau de chaque côté de la ruelle aient eu pour résultat de faire refluer les eaux pluviales dans l'écurie de la dame Defix; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté les conclusions de sa réclamation tendant à obtenir réparation du préjudice qui lui aurait été ainsi causé et qu'il y a lieu de rejeter les conclusions du recours incident tendant au même objet;

Sur les intérêts : . . . .

(Requête de la commune rejetée. Les intérêts de la somme allouée à la dame Defix par l'arrêté attaqué courront à son profit à dater du 3 avril 1890. Surplus des conclusions du recours incident rejeté. Les dépens sont mis à la charge de la commune d'Allègre; la dame Defix supportera les dépens de son recours incident.)

(N° 281)

[3 juin 1892]

Travaux publics. — Dommages. — Rupture de la digue d'un canal. — Détérioration; privation de jouissance. — Intérêts. — Procédure : visite des lieux. — (Syndicat du canal de la Bourne contre sieur Rey.)

Dommages directs causés à une propriété riveraine par la rupture de la digue d'un canal : indemnité allouée.

Une indemnité doit être également allouée pour privation de jouissance, encore bien que la société du canal ait proposé, immédiatement après l'accident, de faire des travaux de réparation si les travaux proposés étaient insuffisants. — Le propriétaire lésé ne pouvait d'ailleurs, laisser modifier l'état des lieux avant qu'il eût été procédé à des constatations.

Intérêts. — Le propriétaire lésé n'a pas droit aux intérêts de la somme qui lui est allouée pour les travaux de réparation à faire avant qu'il ait effectué les travaux; — mais il a droit aux sommes allouées pour privation de jouissance.

Visite des lieux non effectuée : rejet : il n'est intervenu aucun arrêté la prescrivant et aucunes conclusions écrites n'ont été prises pour la demander; d'ailleurs, elle n'est pas nécessaire.

. . . .

SUR LE MOYEN DE FORME :

CONSIDÉRANT que la société requérante reconnaît elle-même qu'il n'est intervenu aucun arrêté prescrivant une visite des lieux et qu'il n'a pas été déposé de conclusions écrites tendant à ce qu'elle fût ordonnée; que, dans ces circonstances, ladite société n'est pas fondée à prétendre qu'il aurait dû être procédé avant dire droit à cette mesure d'instruction;

AU FOND :

Considérant qu'en l'état de l'instruction il n'y a pas lieu d'ordonner le supplément d'expertise demandé par la requérante;

En ce qui touche l'indemnité de 2.511 *francs accordée pour dommages directs :*

Considérant que ladite indemnité comprend une somme de 2.220 francs pour travaux de réparation et enrochement, et une autre somme de 291 francs pour pertes de récoltes et autres; que la société du canal de la Bourne ne justifie pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des pertes subies par le sieur Rey et des travaux nécessaires pour remettre en culture les parcelles endommagées par les eaux, mais qu'il résulte de l'instruction qu'une partie seulement des enrochements proposés par le tiers expert est utile pour la réparation des brèches qui se sont produites dans les berges de la rivière, et qu'il y a lieu, par suite, de réduire à 2.000 francs la somme représentant l'ensemble des travaux à exécuter;

En ce qui touche l'indemnité annuelle de 132f,50 *pour privation de jouissance :*

Considérant que si, après l'accident, la société a offert au sieur Rey d'exécuter des travaux de déblaiement, il résulte de l'instruction que ces travaux, évalués par elle à 200 francs, n'étaient pas suffisants pour réparer les dommages causés et que le sieur Rey ne pouvait, d'ailleurs, sans compromettre ses intérêts, laisser modifier l'état des lieux avant qu'il eût été procédé à des constatations contradictoires; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a accordé, pour privation de jouissance, une in-

demnité annuelle dont le chiffre n'est, d'ailleurs, pas contestée par la requérante; que le sieur Rey est, en outre, fondé à demander que cette indemnité lui soit allouée pour les années écoulées depuis l'arrêté attaqué jusqu'à la présente décision;

Sur les intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a alloué à tort les intérêts de la somme de 2.200 francs, représentant la valeur de travaux non encore exécutés par le sieur Rey; mais que, d'autre part, il y a lieu de faire droit aux demandes dudit sieur Rey, tendant à l'allocation : 1° à partir du 30 janvier 1888 des intérêts de la somme de 662f,50, due pour privation de jouissance de 1883 à 1887; 2° à partir du 4 novembre 1889, des intérêts de la somme de 265 francs, due pour la même cause en 1888 et 1889;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant qu'ils ont été demandés les 30 janvier 1888 et 4 novembre 1889, et qu'il y a lieu de décider que tous les intérêts échus à ces dates seront capitalisés pour porter eux-mêmes intérêts;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire en les mettant à la charge de la société du canal... (La société du canal de la Bourne payera au sieur Rey une somme totale de 3.616 francs, comprenant toutes indemnités pour pertes de récoltes, travaux de réparation et privation de jouissance, depuis 1883 à ce jour. Le sieur Rey aura droit aux intérêts à 5 p. 100 : 1° à partir du 19 décembre 1882, de la somme de 291 francs allouée pour pertes de récoltes; 2° à partir du 30 janvier 1888, de la somme de 662f,50, représentant la privation de jouissance de 1883 à 1887; 3° à partir du 4 novembre 1889, de la somme de 265 francs, allouée pour la même cause en 1888 et 1889. Les intérêts échus les 30 janvier 1888 et 4 novembre 1889 seront capitalisés à ces dates. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. Société du canal condamnée aux dépens.)

(N° 282)

[3 juin 1892]

Travaux publics. — Occupation temporaire de terrains. — Allocation d'une indemnité pour privation de jouissance et remise

en état de culture. — Refus d'indemnité pour dépréciation définitive : cette dépréciation doit disparaître au moyen de travaux peu coûteux en vue desquels une indemnité est allouée. — (Sieur Andrieu d'Albas contre Société des anciens établissements Cail.)

. . . .

SUR LES CONCLUSIONS *de la requête du sieur Andrieu d'Albas tendant à l'allocation d'une indemnité spéciale pour dépréciation définitive des terrains qui ont été occupés :*

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction qu'au moyen de l'enlèvement ou de l'enfouissement des décombres et de certaines dépenses à faire pour remettre en état de culture les parcelles occupées, celle-ci ne subiront aucune dépréciation; que, d'après le rapport du tiers expert, la somme à dépenser pour l'enlèvement des décombres seulement doit être évaluée à 636 francs; qu'il y a lieu d'ajouter à cette somme les frais de remise en état de culture, et qu'il sera fait une juste appréciation de tous les travaux nécessaires pour rétablir les lieux dans leur état primitif, en élevant à 675 francs l'indemnité de 536 francs qui a été allouée de ce chef par le conseil de préfecture;

Sur le recours incident de la société Cail tendant à faire réduire de 2.025 *francs à* 1.750 *francs l'indemnité accordée pour privation de jouissance :*

Considérant que la société Cail ne justifie pas qu'en allouant une somme de 2.025 francs pour privation de jouissance des parcelles occupées pendant onze mois de la 4e année, jusqu'au jour de la remise effective desdites parcelles, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire; qu'ainsi le recours incident doit être rejeté;

Sur les frais d'expertise et de tierce expertise :

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu de les mettre pour trois quarts à la charge du sieur Andrieu d'Albas, et pour un quart à la charge de la société Cail... (L'indemnité de 2.561 francs, allouée au requérant, est portée à 2.700 francs. Le sieur Andrieu d'Albas aura droit aux intérêts de ladite somme à partir du jour où il justifiera en avoir fait la demande. Frais d'expertise et dépens supportés pour trois quarts par le sieur Andrieu d'Albas, et pour un quart par la société Cail. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la requête et conclusions du recours incident rejetés.)

(N° 283)

[3 juin 1892]

Voirie (Grande). — Ports maritimes. — Refus de déplacer un navire. — Contravention. — (Ministre des travaux publics contre sieur Pacderbock.)

L'amende édictée par l'ordonnance d'août 1681, contre le maître d'un navire laissé dans un port sans gardien ni matelot pour faire les manœuvres nécessaires n'est pas applicable à un capitaine qui refuse d'obéir aux ordres d'un officier de port lui enjoignant de déplacer son navire. — Condamnation aux seuls frais du procès-verbal et des frais de déplacement du navire.

. . . .

Considérant que si l'article 2 du livre IV (titre 1er) de l'ordonnance d'août 1681 sur la marine dispose qu'une amende de 50 livres pourra être prononcée contre les maîtres ou patrons des navires, ledit article ne s'applique qu'au cas où un navire est laissé dans un port sans gardien ni matelot qui puisse faciliter le passage des navires entrant ou sortant dans le port, larguer les amarres et faire toutes les manœuvres nécessaires; que le procès-verbal ci-dessus visé a été dressé contre le sieur Pacderbock, non pour avoir laissé son navire sans gardien, mais pour avoir refusé d'obéir aux ordres d'un officier de port lui enjoignant de déplacer son navire; que l'article précité de l'ordonnance de 1681 est donc sans application et que dès lors en l'absence de tout autre texte de loi ou de règlement édictant une amende, c'est avec raison que le conseil de préfecture n'a condamné le sieur Pacderbock qu'aux frais du procès-verbal, les frais de la corvée requise pour le déplacement d'office du navire ayant déjà été acquittés par le sieur Pacderbock... (Rejet.)

(N° 284)

[3 juin 1892]

Voirie (Grande). — Canaux de navigation. — Contravention. — Procédure. — (Sieur Hardy.)

L'abatage et l'enlèvement d'arbres situés sur le talus exté-

rieur d'un canal de navigation dont le talus est une dépendance constituent une contravention de grande voirie.

Avertissement du jour de l'audience où les affaires du requérant seront jugées, donné par lettre recommandée : régularité, encore bien que cet avis n'indique pas toutes les affaires qui seraient jugées à cette audience.

. . . .

En la forme :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à la date du 14 novembre 1890 le sieur Hardy a été informé, par lettre recommandée, que les affaires de contraventions relevées contre lui étaient portées au rôle de la séance du 21 novembre 1890; qu'ainsi le sieur Hardy ne saurait soutenir qu'il n'a pas été régulièrement avisé et que les prescriptions de l'article 44 de la loi du 22 juillet 1889 n'ont pas été observées;

Au fond :

Considérant qu'il est établi par l'instruction, et notamment par les plans et profils joints au dossier que le terrain sur lequel ont été pratiquées les coupes qui ont donné lieu aux procès-verbaux susvisés est une dépendance du canal d'Ille-et-Rance et que lesdites coupes constituent une détérioration du talus extérieur du canal; qu'ainsi le sieur Hardy a commis une contravention à l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 et à la loi du 29 floréal an X et que c'est à bon droit que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture l'a condamné à 16 francs d'amende, à la réparation du dommage et aux frais du procès-verbal;

Considérant, d'ailleurs, que le sieur Hardy n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une évaluation exagérée des dégradations occasionnées par la coupe et l'enlèvement des arbres dont s'agit en fixant à 250 francs le montant des dommages-intérêts... (Rejet.)

(N° 285)

[3 juin 1892]

Voirie (Grande). — Routes nationales. — Contravention. — Dépôt de vidanges. — Responsabilité civile : entrepreneur : sous-traitant : ouvriers. — (Sieurs Taïeb-ben-Marzouk, Huet et Beudon.)

Le dépôt de vidanges sur une route nationale constitue une contravention de grande voirie.

Les ouvriers qui ont fait ce dépôt doivent être condamnés à l'amende.

Le patron des ouvriers qui ont fait ce dépôt, dans l'exercice de leur profession, doit être déclaré civilement responsable des condamnations prononcées contre eux.

Mais l'entrepreneur général des travaux du génie qui a rétrocédé à un autre entrepreneur le service de la vidange des casernes ne doit pas être également déclaré civilement responsable des mêmes condamnations prononcées contre les ouvriers de son sous-traitant.

. . . .

CONSIDÉRANT, d'une part, qu'il est établi par l'instruction et le procès-verbal ci-dessus visé qu'à la date du 1er mars 1891 des immondices provenant de vidanges ont été déposés par les sieurs Bachir-ben-Brahim et Hamed-ben-Mohammed sur la route dite du Bord-de-la-Mer d'Alger à Mustapha; qu'aux termes des textes ci-dessus visés et notamment de l'ordonnance du 4 août 1731 ce fait constitue une contravention de grande voirie, et que, dès lors, c'est à bon droit que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture d'Alger a condamné les contrevenants à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que les sieurs Bachir-ben-Brahim et Hamed-ben-Mohammed étaient ouvriers du sieur Taïeb-ben-Marzouk et qu'ainsi c'est avec raison que ledit sieur Taïeb-ben-Marzouk a été déclaré civilement responsable des condamnations prononcées contre eux;

Mais considérant que, si les sieurs Huet et Beudon sont entrepreneurs des travaux du génie de la ville d'Alger, chargés à ce titre de la vidange des casernes et si le sieur Taïeb-ben-Marzouk effectue pour leur compte les travaux de vidange, cette circonstance ne saurait avoir pour effet d'entraîner la responsabilité des sieurs Huet et Beudon, en ce qui touche la contravention commise par les ouvriers du sieur Taïeb; que, par suite, l'arrêté attaqué doit être annulé dans celle de ses dispositions par laquelle il a déclaré les sieurs Huet et Beudon civilement responsables des condamnations mentionnées ci-dessus... (Arrêté réformé dans celle de ses dispositions par laquelle il a déclaré les sieurs Huet et Beudon également responsables.)

(N° 286)

[17 juin 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Loi du 21 *mai* 1836. — (Sieur Hallot et autres.)

Prestations : Déchéance d'une réclamation formée plus de trois mois après le 1er janvier, alors que les rôles avaient été publiés avant cette époque (Hallot, 1re esp.).

— *Délai. Faux emploi : Lorsqu'un contribuable se borne à soutenir qu'il y a faux emploi pour un élément de sa cote, le délai pour réclamer court-il du jour de la publication du rôle ou du jour de la connaissance acquise de l'imposition? — Rés. dans le premier sens* (Hallot, 1re esp.) (*).

Subventions spéciales pour dégradations extraordinaires : Fixation de la subvention en tenant compte des distances parcourues, du nombre des voitures, du poids et de la nature des chargements, des saisons et du droit de l'industriel de se servir du chemin dans les conditions ordinaires de sa destination (Sergeant, 2e esp.; — Manceau-Carlier, 3e esp.).

— *Dégradations n'ayant pas un caractère extraordinaire eu égard à la faible différence entre les dépenses occasionnées par l'usage normal des chemins et celles nécessitées par les transports de l'industriel* (Préfet du Pas-de-Calais, 4e esp.).

— *Meunier au petit sac : Le transport de grains et farines effectué par des cultivateurs amenant leur blé au moulin pour qu'il y soit moulu, ne doit pas entrer en compte pour l'évaluation de la subvention due par le meunier* (Manceau-Carlier, 3e esp.) (**).

— *Sucrerie : Transport par vendeurs du lieu de production à des gares de chemins de fer ou à des ports : Un fabricant de sucre de betteraves peut être soumis à des subventions spéciales à raison des transports effectués par des cultivateurs conduisant des betteraves soit à des ports, soit à des gares où les agents du fabricant les font charger sur wagons ou bateaux pour être*

(*) Voy. 3 février 1888, Lyonne, p. 112; — 29 novembre 1889, Jaluzot, p. 1088; — 18 janvier 1890, Saintourens, p. 47 (*Arr. du C. d'Ét.*).

(**) Voy. 24 novembre 1882, Bazin, p. 913; — 5 mars 1886, Vervel, p. 206; — 16 décembre 1887, Godart, p. 808 (*Arr. du C. d'Ét.*).

portés jusqu'à l'établissement industriel. — Ces transports doivent être considérés comme faisant partie de l'exploitation industrielle (Préfet du Pas-de-Calais, 4e esp.) (*).

— *Expertise : Nomination d'office d'un expert, faute par la partie régulièrement mise en demeure, de l'avoir désigné elle-même. Régularité : l'expertise est contradictoire* (Sergeant, 2e esp. — Manceau-Carlier, 3e esp.) (**).

— *Dépens : Pas de dépens en cette matière* (Sergeant, 2e esp. — Manceau-Carlier, 3e esp.).

(N° 287)

[24 juin 1892]

Communes. — Rues et places. — Alignement individuel. — Refus. — Recours sans objet : le maire a donné l'alignement sollicité. — (Sieur Gorsse.)

. . . .

CONSIDÉRANT qu'à la date du 27 février 1891, le maire de Cordes a donné au sieur Gorsse l'alignement demandé par lui pour construire en bordure de la place de la Gaudane et de la rue du Saint-Crucifix, dans cette commune; que, par suite, la requête ci-dessus visée qui tendait uniquement à obtenir cet alignement est devenue sans objet... (Non-lieu à statuer.)

(N° 288)

[24 juin 1892]

Communes. — Chemins ruraux. — Ouverture. — Commission départementale. — Enquête. — Projet. — Excès de pouvoir. — (Sieur et dame de Quatrebarbes.)

Une enquête effectuée sur un projet d'ouverture de chemin

(*) Comp. 7 septembre 1861, Perron, p. 796 et le renvoi; et 6 juillet 1863, Desfontaines, p. 512 (*Arr. du C. d'Et.*).
(**) Voy. Table 1875-1884, p. 176.

rural, qui ne fait connaître ni les dispositions principales des ouvrages, ni l'appréciation sommaire des dépenses, n'est pas régulière. — En conséquence, la décision de la commission départementale qui a statué sur le vu des résultats de cette enquête faite en violation de l'article 2 *de l'ordonnance du* 23 *août* 1835 *est entachée d'excès de pouvoir* (*).

. . . .

(*) M. Romieu, commissaire du gouvernement, s'est exprimé en ces termes : « En fait, il n'était pas contesté que les deux formalités exigées par l'article 2 de l'ordonnance du 23 août 1835 (production du projet, appréciation sommaire des dépenses) aient été omises. Cette double irrégularité était-elle de nature à entraîner la nullité de la décision ?

« Le Conseil d'État n'a pas encore été appelé à statuer sur cette difficulté spéciale; mais il résulte des dernières décisions rendues en matière d'expropriation qu'il apprécie très sévèrement les irrégularités commises dans les enquêtes préparatoires à l'expropriation. C'est ainsi qu'il a annulé un décret obtenu par la ville de Paris, en vue de l'établissement du cimetière de Clichy, à raison du défaut de publicité de l'enquête dans cette commune (27 janvier 1888, p. 85, *Arr. du C. d'Et*, commune de Clichy, Seine). De même, par un arrêt du 1er avril 1892 (d'Engente, *Arr. du C. d'Et.*, p. 340), il a annulé le décret obtenu par la ville de Quimper à raison de ce que le délai de quinze jours francs exigé pour l'enquête aura été illégalement réduit.

« Si, dans d'autres affaires, des recours contre des décisions d'expropriation ont été rejetés par le Conseil d'État, c'est, d'une part, que les formalités de l'article 2 de l'ordonnance de 1835 avaient été observées et que le moyen manquait en fait, ou, d'autre part, que les irrégularités relevées étaient insignifiantes.

« C'est ainsi que, dans son arrêt du 4 juillet 1884 (Lallier, *Arr. du C. d'Et.*, p. 549), le Conseil a constaté que l'enquête s'était ouverte sur un plan et un avant-projet satisfaisant à l'article 2 de l'ordonnance de 1835, et que si des erreurs avaient été commises dans l'appréciatien de la dépense, ces erreurs étaient peu importantes. De même encore, un arrêt du 9 novembre 1888 (Mensac, *Arr. du C. d'Et.*, p. 799), relève que le projet déposé à la mairie pour être soumis à l'enquête faisait connaître le but de l'entreprise, le tracé des travaux et l'appréciation de la dépense. Enfin, un arrêt du 3 août 1877 (*Ann.* 1878, p. 1195, Gallet), après avoir constaté que les formalités avaient été remplies, décide que l'appréciation inexacte contenue dans le devis des travaux n'est pas de nature à entraîner l'annulation de la décision attaquée.

« Le Conseil d'État a considéré, en outre, comme insignifiantes : — l'irrégularité résultant de ce que le sous-préfet s'était borné à transmettre le dossier à la préfecture sans joindre son avis sur les résultats de l'enquête (8 mars 1860, Giraud, *Arr. du C. d'Et.*, p. 192), ou de ce que l'enquête aurait été faite par le maire de la commune, qui se serait substitué au commissaire désigné par le préfet (14 janvier 1887, de Langlard, *Arr. du C. d'Et.*, p. 22), ou de ce que le commissaire-enquêteur aurait refusé de recevoir une protestation collective et les dires de certains habitants (18 juillet 1884, Guiches, p. 600, *Arr. du C. d'Ét.*).

« En somme, l'esprit de la jurisprudence paraît être le suivant : Les forma-

CONSIDÉRANT que, d'après les articles 4 et 13 de la loi du 20 août 1881, l'ouverture des chemins ruraux est prononcée par la commission départementale, après enquête dans les formes prescrites par l'ordonnance du 23 août 1835; qu'aux termes de l'article 2 de ladite ordonnance, l'enquête doit s'ouvrir sur un projet faisant connaître le but de l'entreprise, le tracé des travaux, les dispositions principales des ouvrages et l'appréciation sommaire des dépenses;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'enquête qui a précédé la décision attaquée a eu lieu sur un projet ne faisant connaître ni les dispositions principales des ouvrages, ni l'appréciation sommaire des dépenses; qu'ainsi, elle doit être considérée comme irrégulière; que, dans ces conditions, la commission départementale ayant statué sur le vu des résultats d'une enquête faite irrégulièrement, sa décision doit être annulée pour excès de pouvoir... (Décision annulée.)

---

lités de l'article 2 de l'ordonnance de 1835 doivent, à peine de nullité, être remplies; l'omission de ces formalités entraîne l'annulation de la décision qui a été prise après l'enquête; si des irrégularités ou des erreurs ont été commises, il convient d'examiner qu'elle influence elles ont pu exercer; sauf le cas où les irrégularités sont substantielles, elles ne sont pas de nature à entraîner l'annulation de la décision.

« Il est inexact de soutenir, comme l'a fait le ministre de l'intérieur, que les deux obligations imposées par l'ordonnance de 1835, ayant été édictées dans un intérêt général, c'est à l'administration seule qu'il appartient de se prévaloir de leur omission. En effet, toute personne qui a qualité pour former un recours pour excès de pouvoir est fondée, par là même, à relever devant le Conseil d'État toute violation de formes, même édictées dans un intérêt général.

« Mais, faisant abstraction de ce principe, les propriétaires, dont l'héritage doit être frappé par une expropriation, ont un intérêt direct et personnel à connaître la disposition des ouvrages et le montant approximatif des dépenses que nécessitera l'exécution du projet. D'un côté, en effet, le propriétaire est intéressé à savoir la mesure dans laquelle l'ouvrage dont il s'agit atteindra son héritage, les dommages qu'il pourra lui causer, les précautions prises par les auteurs du projet pour l'écoulement des eaux, le maintien des accès, etc.; car, sur le vu du projet convenablement préparé, il pourra prendre les mesures et exercer les revendications que comporte la sauvegarde de ses droits. D'un autre côté, le propriétaire a intérêt à ce qu'on verse au dossier un document faisant connaître la dépense approximative des projets; car si la dépense est exagérée, si elle dépasse notamment les ressources dont la commune dispose, le conseil municipal pourra reculer devant la mesure proposée et l'autorité de tutelle chargée d'approuver le projet pourra refuser son homologation. Dans ce cas encore, on ne saurait affirmer que la formalité édictée par l'article 2 de l'ordonnance de 1835, quoique établie dans l'intérêt général, est absolument étrangère aux intérêts privés. »

(N° 289)

[24 juin 1892]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Maison d'école. — (Sieurs Verneuil et David.)

Procédure. — Omission de statuer. — Le conseil de préfecture, saisi d'une réclamation formée par des entrepreneurs et tendant à l'allocation d'une somme en sus du décompte réglé par l'architecte, n'a pas omis de statuer sur ces conclusions en se bornant à allouer aux réclamants une indemnité offerte par la commune à raison d'un autre chef de réclamation. — Arrêté annulé : renvoi devant le conseil de préfecture.

. . . .

CONSIDÉRANT que les sieurs Verneuil et David ont saisi le conseil de préfecture, à la date du 1er décembre 1886, d'une demande tendant à l'allocation d'une somme de 2.499f,58 pour fausse application au décompte de leur entreprise des prix portés au devis, et que, s'ils ont déclaré leur intention de renoncer à leur demande à titre de transaction, dans le cas où la commune leur payerait la somme de 1.000 francs, conformément aux propositions de l'architecte en leur faveur, ils n'ont par aucune production subséquente modifié les conclusions de leur requête primitive; que, dans ces circonstances, l'arrêté attaqué, en décidant que la somme de 500 francs offerte aux entrepreneurs constituait une compensation suffisante de l'échange des matériaux qui s'est produit, ainsi que de la valeur d'un petit bâtiment et d'une pompe conservés par la commune, n'a pas statué sur la requête dont il avait été saisi; qu'ainsi il y a lieu d'en prononcer l'annulation et, la cause n'étant pas en état, de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour qu'il y soit statué ce qu'il appartiendra... (Arrêté annulé. Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture pour qu'il soit statué ce qu'il appartiendra sur la requête des sieurs Verneuil et David. Dépens exposés par les sieurs Verneuil et David supportés par la commune de Théméricourt.)

(N° 290)

[24 juin 1892]

Travaux publics. — Décompte. — Canaux. — Expertise. — (Héritiers Morin et Dantony.)

Procédure. — Omission de statuer sur des conclusions tendant à l'annulation, pour vice de forme, de l'expertise. Arrêté annulé.

Expertise nouvelle. — Depuis la loi du 22 *juillet* 1889, *il ne peut plus être procédé à une tierce expertise; dès lors, le Conseil d'État n'ayant pas, en présence du désaccord des experts, d'éléments suffisants pour statuer, ordonne une nouvelle expertise.*

Désistement pur et simple de certains chefs de réclamation. Donné acte.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'après avoir, le 28 juillet 1882, ordonné une expertise sur tous les chefs de réclamation, le conseil de préfecture a, par son arrêté en date du 18 janvier 1889 : 1° rejeté immédiatement, malgré le désaccord des experts et sans ordonner de tierce expertise, les chefs 9; 10 n°s 2 et 3; 11 n° 4; 14 n°s 1, 2, 3; et 15 comme non fondés ou comme se rattachant à des travaux pour lesquels les requérants se seraient interdit toute réclamation aux termes de deux conventions du 26 novembre 1878 et du 10 janvier 1879; 2° ordonné une tierce expertise sur les chefs 1 à 8; 10 n° 1; 11 n°s 1, 2, 3; 12 et 13;

Considérant que le conseil de préfecture, saisi des conclusions des entrepreneurs tendant à l'annulation de l'expertise en raison de certaines irrégularités par eux alléguées, a ordonné une tierce expertise sur les chefs 1 à 8; 10 n° 1; 11 n°s 1, 2, 3; 12 et 13 précités en omettant de statuer sur les conclusions dont s'agit; qu'ainsi l'arrêté qui a ordonné cette mesure complémentaire d'instruction se trouve entaché d'une irrégularité qui doit en faire prononcer l'annulation;

Sur les chefs 9; 11 *n°* 4; 14 *n°s* 1, 2, 3; *et* 15 :

Considérant que les experts sont en désaccord et que le Conseil d'État n'a pas d'éléments suffisants d'appréciation pour statuer; que, dès lors, la loi du 22 juillet 1889 ne permettant plus qu'il soit procédé à une tierce expertise sur tous ces chefs, il y

a lieu de les soumettre à une expertise nouvelle dans les formes prescrites par la loi précitée;

Sur le chef 10 *n^{os}* 2 *et* 3 :

Considérant que les requérants déclarent renoncer à maintenir leurs réclamations et que rien ne s'oppose à ce qu'il soit donné acte de cette renonciation... (Arrêté annulé. Acte est donné de la renonciation des requérants à maintenir le chef 10 nos 2 et 3. Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra, après qu'il aura été procédé, dans les formes prescrites par la loi du 22 juillet 1889, à une expertise portant sur tous les autres chefs de réclamation. Les experts auront en outre à rechercher et vérifier si les travaux qui font l'objet des réclamations des entrepreneurs sont ou non les mêmes que ceux à l'occasion desquels les conventions du 26 novembre 1878 et du 10 janvier 1879 sont intervenues. Dépens à la charge de l'État.)

(N° 291)

[24 juin 1892]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Mise en régie. — Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieurs Dorange, Manière et Dequéker.)

Art. 35. *Régie régulièrement prononcée contre des entrepreneurs pour inexécution d'ordres de service relatifs à l'approvisionnement de matériaux qu'ils soutenaient ne pouvoir être exécutés, et qu'en fait le régisseur a exécutés.*

. . . .

CONSIDÉRANT que la mise en régie prononcée contre les sieurs Dorange, Manière et Dequéker par l'arrêté du 10 avril 1886 a été motivée par leur refus de se conformer à l'ordre de service du 15 février 1886 et à la mise en demeure du 20 mars suivant, qui leur prescrivaient d'organiser leurs chantiers de manière à ce que l'approvisionnement en moellons parementés et têtués du viaduc de la Vienne se fît à raison d'au moins 10 mètres cubes par jour;

Considérant que, pour expliquer ce refus, les entrepreneurs soutiennent que les carrières prévues au devis étaient insuffisantes et que l'exécution de ces ordres était impossible;

Mais considérant que ces allégations sont contredites par l'instruction; que les requérants ne justifient pas et n'ont pas même demandé devant le conseil de préfecture qu'il fût vérifié par une expertise, qu'il avait été, ainsi qu'ils le soutiennent, impossible d'extraire des carrières prévues au devis et de celle dont l'emploi avait, sur leur demande, été autorisé par ordre de service du 18 décembre 1885, la totalité des moellons nécessaires à l'achèvement des travaux;

Considérant, d'autre part, que c'est avec les ressources combinées des trois carrières précitées que le régisseur a pu approvisionner le viaduc et se conformer aux ordres réputés inexécutables par les requérants et que les nouveaux adjudicataires ont achevé les travaux dont ils étaient chargés; que, par suite, c'est à bon droit que, par l'arrêté du 19 avril 1886, le préfet a prononcé la mise en régie et que, dès lors, les sieurs Dorange, Manière et Dequéker ne sont pas fondés à demander que les conséquences de cette régie soient laissées à la charge de l'État... (Rejet.)

(N° 292)

[24 juin 1892]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Mairie et maison d'école. — (Commune de Cailly-sur-Eure contre sieurs Lemeilleur et Leclerc.)

Réception définitive. Malfaçons. — Lorsque la réception définitive a été effectuée dans les conditions du cahier des charges, le maître de l'ouvrage n'est pas fondé à poursuivre contre l'entrepreneur la réparation de simples malfaçons, telles que des imperfections de dallage ayant produit des infiltrations dans le sous-sol.

Travaux supplémentaires commandés par l'architecte et ayant pour objet (à l'exception des travaux décoratifs retranchés du décompte) de pourvoir à des nécessités qui se sont produites en cours d'entreprise : dépenses mises à la charge de la commune, bien que ces travaux n'aient pas été autorisés par le conseil municipal.

Dommages-intérêts à raison du retard apporté par le maître

au règlement du décompte : rejet : il a été accordé des intérêts moratoires.

Procédure. — Lorsque le recours principal est rejeté, il n'y a lieu de statuer sur le recours en garantie.

(N° 293)

[24 juin 1892]

Travaux publics communaux. — Dégradations. — Responsabilité. des entrepreneurs; réparations tardives; faute de la ville. — (Sieur Escande et Cie contre ville d'Oran.)

Dégradations provenant du vice du sol et de la construction, survenues après la réception définitive, dues au défaut de solidité des fondations des murs et à l'installation défectueuse des ouvrages de canalisation : partage de responsabilité entre les entrepreneurs et la commune à raison de la négligence et du retard de celle-ci à avertir les entrepreneurs de l'existence et de l'aggravation des désordres survenues dans les constructions.

. . . .

CONSIDÉRANT que, pour faire supporter aux sieurs Escande et Cie, qui ont été chargés de la construction du marché de la place Bastrana à Oran, la plus grande partie des dépenses nécessitées par la réparation des dégradations survenues audit marché, le conseil de préfecture s'est fondé, conformément aux propositions des experts, sur ce que ces dégradations provenaient de vices du sol et de la construction, dont les requérants étaient responsables en vertu des articles 1792 et 2270 du Code civil, et consistant notamment dans le défaut de solidité des fondations des murs, et dans l'installation défectueuse des ouvrages de canalisation, qui ont laissé pénétrer dans le sol des eaux d'infiltration d'un volume considérable; que les requérants n'ont infirmé par aucune justification l'exactitude des constatations qui ont servi de base à l'arrêté attaqué;

Mais considérant que ledit arrêté a fait une distinction entre les dégradations constatées lors de la première expertise et celles qui ont été relevées au cours de l'expertise supplémentaire; que si, pour les premières, il en a laissé une partie à la charge de la ville, à raison de la négligence et du retard apportés par elle à avertir les sieurs Escande et Cie de l'existence et de l'aggravation

des désordres, il a, par contre, fait supporter à ceux-ci la totalité des dégradations survenues postérieurement; que, cependant, dans l'un et l'autre cas, c'était à la ville qu'appartenait l'entretien et la surveillance de l'édifice dont elle était propriétaire et dont elle avait pris possession à partir de la réception définitive du 6 juillet 1880; qu'elle était donc également en faute, après la première expertise, de n'avoir pas mis les constructeurs en demeure de procéder en temps utile aux réparations nécessaires, ou de ne les avoir pas fait exécuter elle-même, sauf son recours contre les sieurs Escande et Cie; que, dans ces circonstances, les requérants sont fondés à demander, subsidiairement, que les détériorations constatées lors de l'expertise supplémentaire soient mises dans une certaine proportion à la charge de la ville d'Oran, et qu'il sera fait une juste appréciation de la part de responsabilité incombant à chacune des parties, en décidant que sur le montant total des 36.000 francs auquel le conseil de préfecture a évalué l'ensemble des réparations reconnues nécessaires et qui n'a pas été contesté, la somme mise à la charge de la ville sera fixée à 12.000 francs; qu'il y a lieu également de faire supporter à celle-ci un tiers des frais d'expertise... (La part incombant à la ville d'Oran, dans la dépense de 36.000 francs évaluée par le conseil de préfecture pour la réparation des dégradations survenues au marché de la place Bastrana, est fixé à la somme de 12.000 francs; la ville supportera le tiers des frais d'expertise et les dépens.)

(N° 294)

[24 juin 1892]

Travaux publics. — Dommages. — Communes. — Chemins vicinaux. Occupation pour études. — (Sieur Bouché.)

L'arrêté par lequel le préfet autorise les agents voyers à pénétrer sur des propriété privées et à y faire toutes les opérations nécessaires aux études relatives à l'ouverture d'un chemin vicinal n'est pas susceptible d'être déféré directement au Conseil d'État pour excès de pouvoir. — Il appartient au conseil de préfecture de statuer, sauf appel au Conseil d'État, sur la légalité de cet arrêté et des mesures prises pour son exécution.

. . . .

CONSIDÉRANT que l'arrêté du préfet de la Gironde autorisant les agents du service vicinal à pénétrer dans la propriété du sieur Bouché, à y faire les plantations de piquets, les sondages, élagages et abatis d'arbres et toutes les opérations nécessaires aux études relatives à l'ouverture d'un chemin vicinal, constitue dans les circonstances où il est intervenu un arrêté d'occupation temporaire;

Considérant qu'en vertu des lois ci-dessus visées des 28 pluviôse an VIII et 21 mai 1836, les contestations auxquelles peuvent donner lieu les occupations temporaires de terrains en vue de la confection des chemins vicinaux sont de la compétence du conseil de préfecture; que, dès lors, le requérant peut, s'il s'y croit fondé, former devant cette juridiction tel recours que de droit soit à raison de l'irrégularité dont serait entaché l'arrêté attaqué, soit à raison des mesures prises pour l'exécution dudit arrêté, mais qu'il n'est pas recevable à se pourvoir devant le Conseil d'État par la voie du recours pour excès de pouvoir contre l'arrêté dont s'agit... (Rejet.)

(N° 295)

[24 juin 1892]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Modification aux accès; exécution des travaux; droit d'option. — Cession de propriété; intérêt à l'action. — (Commune de Daignac contre sieur Rabeau.)

Travaux de rectification de la pente d'une rue ayant eu pour effet de placer l'immeuble du requérant en contre-bas de la voie publique, et de l'exposer à recevoir les eaux s'écoulant de la route : indemnité allouée.

Exécution des travaux destinés à réparer le dommage. — Le conseil de préfecture peut laisser à l'auteur du dommage la faculté d'opter entre le payement d'une indemnité ou l'exécution des travaux destinés à prévenir le retour du dommage (*).

Compensation de plus-value. Rejet; les travaux n'ont pas procuré de plus-value spéciale.

Cession. — La cession de l'immeuble faite en cours de l'instance en indemnité n'a pas pour effet de la rendre non recevable.

(*) Rap. 22 novembre 1889, Freyssenet (*Ann.* 1891, p. 969).

. . . .

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que la demande du sieur John Rabeau serait devenue sans intérêt au cours de l'instance, le requérant ayant transféré à son fils la propriété de l'immeuble dont il s'agit :*

CONSIDÉRANT que l'aliénation consentie par le sieur Rabeau ne saurait le rendre non recevable dans sa demande d'indemnité, à raison des dommages qu'il aurait éprouvés et de la dépréciation de son immeuble par suite des travaux exécutés au compte de la commune antérieurement à l'introduction de la demande devant le conseil de préfecture;

AU FOND :

En ce qui concerne l'indemnité pour les dommages éprouvés par le sieur Rabeau :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux exécutés par la commune de Daignac pour rectifier le nivellement de la portion déclassée du chemin de grande communication n° 10 ont eu pour effet de placer l'immeuble du sieur Rabeau en contre-bas de la voie publique et de l'exposer à recevoir les eaux s'écoulant de la route; qu'ainsi c'est avec raison que, pour réparer le préjudice éprouvé par le sieur Rabeau, le conseil de préfecture a condamné la commune à lui payer l'indemnité dont le montant, qui a été fixé à la somme de 150 francs, n'est pas exagéré;

En ce qui concerne l'indemnité pour la dépréciation de l'immeuble :

Considérant que la commune de Daignac n'est pas fondée à se plaindre de la disposition par laquelle l'arrêté attaqué lui a laissé la faculté d'opter entre le payement d'une indemnité de 200 francs, et l'exécution des travaux jugés nécessaires pour prévenir le retour des dommages dont se plaint le sieur Rabeau;

En ce qui concerne la plus-value opposée par la commune :

Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que les travaux de rectification exécutés au droit de l'immeuble dont il s'agit aient procuré audit immeuble une plus-value spéciale de nature à être compensée avec les dommages qui lui ont été causés;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que la commune n'ayant fait aucune offre au sieur Rabeau, c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis à sa charge la totalité des frais de l'expertise... (Rejet.)

TRIBUNAL DES CONFLITS

(N° 296)

[7 mai 1892]

Travaux publics. — Communes. — Dommage. — Garantie. — Compétence. — Recevabilité. — Conflit négatif. — (Sieur Tardy contre commune de Lormes et sieur Gudin.)

Le conseil de préfecture, compétent pour statuer sur une action dirigée contre une commune à raison de dommages résultant d'un travail public, est compétent pour statuer sur l'action en garantie formée par la commune contre le tiers qui s'est porté partie pour elle. (*)

Procédure. — Recevabilité du conflit. Rejet d'objections tirées : 1° du défaut d'identité de personnes : la demande portée devant l'autorité administrative était signée du réquérant seul, alors que devant l'autorité judiciaire le requérant s'était adjoint ses filles et son gendre; 2° du défaut d'identité d'objet de la demande : la demande portée devant les deux juridictions aurait visé des travaux de date différente. Jugé que le moyen manque en fait, les dommages ayant été relevés d'une façon générale et indéterminée.

Considérant que, de la double déclaration d'incompétence opposée à Tardy (Étienne), par la Cour d'appel de Bourges, d'une part, et, d'autre part, par le conseil de préfecture de la Nièvre, il résulte un conflit négatif et qu'il y a lieu de régler la compétence;

Considérant, en effet, que soit devant le tribunal de Clamecy et la Cour d'appel de Bourges, soit devant le conseil de préfec-

(*) Tribunal des conflits, 20 juillet 1889, p. 884, et les arrêts cités en note; — Conseil d'État, 16 juin 1776, p. 575; — Tribunal des conflits, 1er août 1885, p. 750.

ture de la Nièvre, Tardy, seul d'abord, et avec ses cointéressés ensuite, a fondé en fait l'action qu'il intentait à la commune de Lormes Sur le dommage que lui causaient les travaux effectués au lavoir communal, non pas seulement en 1871, mais d'une manière générale et indéterminée ;

Considérant que si Tardy a agi seul d'abord devant le conseil de préfecture, l'adjonction de ses deux filles et de son gendre à sa demande portée devant le tribunal civil de Clamecy n'a pas eu pour effet de détruire sa demande originaire ;

Considérant que si Tardy et les consorts Tardy ont invoqué devant le tribunal civil les dispositions de l'article 640 du Code civil, c'était uniquement en vue d'établir que le préjudice dont ils se plaignaient ne résultait pas d'une servitude à laquelle leur fonds serait assujetti par la situation naturelle des lieux, mais du fait de la commune de Lormes, laquelle serait tenue « de « remettre son lavoir dans l'état primitif, de baisser le radier et « le conduit d'écoulement des eaux de façon à empêcher l'eau de « refluer sur le pré des demandeurs et de s'entendre condamner « à 5.000 francs de dommages intérêts » ;

Considérant qu'il n'est pas contesté que les travaux effectués au lavoir communal aient été régulièrement votés par le conseil municipal et que, dès lors, l'appréciation des dommages qui peuvent en résulter pour les propriétés voisines, ainsi que celle des indemnités auxquelles ces dommages pourraient donner lieu, appartiennent au conseil de préfecture, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, aussi bien que les demandes en garantie qui se rattacheraient à l'exécution de ces travaux ;

Considérant, en conséquence, que le conseil de préfecture du département de la Nièvre, en se déclarant incompétent pour connaître de la demande du sieur Tardy, a méconnu les règles de la compétence... (L'arrêté du conseil de préfecture de la Nièvre, du 1er mai 1890, est considéré comme non avenu. Renvoi devant ledit conseil de préfecture. Les dépens auxquels a donné lieu le jugement de l'instance en conflit négatif seront supportés par la partie qui succombera en fin de cause.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre criminelle)

(N° 297)

[14 mai 1892]

Transport par chemin de fer de denrées avariées. — Tentative d'escroquerie. — (Sieur Alfred-Joseph Canelle.)

Se rend coupable de tentative d'escroquerie l'individu qui fait transporter par voie ferrée des denrées avariées mélangées à d'autres dans le but d'imputer aux mauvaises conditions de transport la dépréciation des marchandises, qui fait en effet constater cette dépréciation à la gare d'arrivée et réclame des dommages-intérêts à la compagnie des chemins de fer en fortifiant ses allégations mensongères par l'intervention d'un mandataire, d'un expert et d'un huissier.

La Cour,

. . . .

Attendu qu'il appert de l'ensemble des constatations souveraines de l'arrêt attaqué :

Que le demandeur, après s'être procuré, le 17 octobre dernier, sur le marché d'Arras, avec 175 hectolitres de colza à divers prix, 37 autres hectolitres de la même marchandise au prix de $10^f,50$, inférieure de $7^f,50$ au cours moyen, et qui ne lui avaient été livrées dans ces conditions de bon marché qu'à raison de leur état constaté d'avarie, les a remis, le même jour, tous ensemble, à la compagnie des chemins de fer du Nord pour lui être expédiés en gare de Béthune, dans le but arrêté d'imputer ultérieurement aux mauvaises conditions de transport la dépréciation dont il les avait affectés à l'origine et de réaliser ainsi un bénéfice illégitime au préjudice de ladite compagnie;

Qu'il fit, en effet, à leur arrivée à la gare de Béthune, constater cette dépréciation par le chef de gare et réclama à la compagnie 18 francs pour chaque hectolitre avarié, au total 703 francs, soit un prix correspondant au cours moyen du marché, et ce en attribuant pour cause à ladite dépréciation une avarie survenue à son expédition en cours de route;

Que, pour donner à sa réclamation toutes les apparences de la sincérité et pour fortifier ses allégations mensongères, il eut successivement recours, auprès de la compagnie, à l'intervention d'un mandataire, d'un expert et d'un huissier;

Attendu qu'en cet état des faits, la cour de Douai a pu, sans sortir des limites légales de l'article 405 et en justifiant sa décision par des motifs rigoureusement suffisants, attribuer à l'ensemble des agissements du demandeur, le caractère des manœuvres frauduleuses constitutives du délit d'escroquerie;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 298)

[19 mai 1892]

Cours d'eau. — Attributions de l'autorité municipale. — (Sieur Ulysse Déon.)

Si le pouvoir réglementaire, en matière de cours d'eau, est exclusivement confié aux préfets, ce pouvoir ne fait point obstacle à ce que l'autorité municipale prenne, en ce qui concerne la jouissance des cours d'eau traversant la commune, les mesures de police commandées par l'intérêt des habitants, sauf le droit de réformation réservé à l'autorité supérieure.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen tiré de la violation des articles 4 du règlement municipal de la ville de Sens, 471, paragraphe 15, du Code pénal et 7 de la loi du 20 avril 1810, en ce que la police des cours d'eau appartient exclusivement à l'autorité préfectorale, et que les faits relatés dans le jugement sont insuffisants pour constituer une contravention à un arrêté municipal ayant pour but de réglementer la salubrité publique :

Attendu qu'il résulte d'un procès-verbal régulier et des cons-

tatations du jugement attaqué que Déon a jeté dans le ru de Mondereau des liquides noirâtres répandant habituellement une mauvaise odeur et contenant des ordures ou immondices, contrairement aux prescriptions de l'article 4 du règlement municipal de la ville de Sens, en date du 26 avril 1866, qui défend expressément de jeter aucunes ordures et immondices dans le cours d'eau dit *ru de Mondereau;*

Attendu que, si le pouvoir réglementaire en matière de cours d'eau, est exclusivement confié aux préfets, ce pouvoir ne fait point obstacle à ce que l'autorité municipale prenne, en ce qui concerne la jouissance des cours d'eau traversant la commune, les mesures de police commandées par l'intérêt des habitants, sauf le droit de réformation réservé à l'autorité supérieure;

Attendu que le règlement du 26 avril 1866, pris en vue d'assurer la salubrité des eaux du ru de Mondereau, ne sort pas du cercle des attributions de police municipale; qu'il était donc légal et obligatoire, et qu'en l'appliquant au prévenu, le jugement attaqué, loin de violer les dispositions des articles précités, en a fait, au contraire, une juste application;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 299)

[20 mai 1892]

Chemins de fer. — Billet circulaire. — Absence de contravention. — (Sieur Alcide Roche.)

Ne commet aucune contravention le voyageur qui, porteur d'un billet circulaire de 3e classe de la compagnie de Paris à Orléans, monte dans un train qui ne prend des voyageurs de 3e classe que pour une destination de plus de 150 kilomètres, fait enregistrer son bagage pour une station correspondant à cette distance et descend à une station située en deçà, mais effectue à ses frais le trajet compris entre cette dernière localité et celle où le bagage a été expédié.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen tiré de la violation des articles 21 de la loi du 15 juillet 1845, 63 et 79 de l'ordonnance royale du 15 novembre

1846, de l'arrêté ministériel sur la marche des trains, du 8 janvier 1890, et du tarif commun A, n° 36, homologué, en ce que, contrairement aux dispositions combinées dudit arrêté et dudit tarif auquel il s'était soumis en se faisant délivrer un billet circulaire dont ce tarif réglait les conditions, le prévenu Roche a effectué dans le train express n° 38, en 3e classe, un parcours inférieur au minimum exigé des voyageurs de cette classe pour prendre place dans ce même train :

Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué que Roche, porteur d'un billet circulaire de 3e classe délivré à Châtillon-sur-Indre, s'est présenté, le 13 juin 1890, à la gare d'Angoulême au départ du train susdésigné, formé de voitures de toutes classes, avec ce billet encore valable d'Angoulême à Châtillon par Poitiers et Tours, réclamant au vu dudit billet, l'enregistrement de son bagage pour Poitiers;

Que sur l'observation à lui faite que le train en partance ne recevait en 3e que les voyageurs à destination de plus de 150 kilomètres, distance supérieure à celle qui sépare Poitiers d'Angoulême, Roche, se prévalant des indications de son billet circulaire encore libre jusqu'à destination, se fit délivrer un bulletin d'enregistrement pour Tours; que, monté en 3e classe dans le train en question, il descendit à Poitiers où, sur son refus de payer la différence qui lui était réclamée entre le prix de la 3e classe et de la 2e, soit 2f,85 pour le parcours qu'il venait d'effectuer, il se vit dresser procès-verbal de contravention aux dispositions susvisées; que, postérieurement, s'étant rendu à Tours sans faire usage de son billet circulaire et en renonçant au droit que ce billet lui donnait encore de Poitiers à Tours, il a dégagé dans cette dernière ville son bagage de la consigne pour suivre sa route jusqu'à destination;

Attendu que cité, pour ces faits, aux fins du procès-verbal susmentionné, devant le tribunal de Poitiers et ultérieurement, sur appel, devant la cour du même siège, Roche a été relaxé des suites de la prévention tant en première instance qu'en appel; qu'il est soutenu par la compagnie des chemins de fer d'Orléans à l'appui de son pourvoi que Roche a contrevenu aux dispositions légales et réglementaires ci-dessus énoncées; mais que la compagnie ne justifie en rien de l'existence de cette contravention, soit au départ d'Angoulême, soit à l'arrivée à Poitiers;

Attendu, en effet, qu'il ne saurait y avoir eu, de la part du demandeur, contravention, au départ d'Angoulême, que s'il s'était introduit dans le train contrairement aux droits que son

billet spécial lui conférait; que loin qu'il en fût ainsi, Roche, aux termes mêmes de ce billet, avait le droit de prendre place à toute station du parcours, dans tous les trains ouverts aux voyageurs de 3e classe à plein tarif; que, si le train où il a pris place n'était ouvert qu'à ceux de ces voyageurs ayant à effectuer un parcours supérieur à 150 kilomètres, Roche, porteur d'un billet encore valable jusqu'au delà de Tours, distant d'Angoulême de 211 kilomètres, se trouvait précisément dans ces conditions mêmes;

Attendu, d'autre part, qu'à l'arrivée à Poitiers, Roche a pu d'autant moins contrevenir aux dispositions invoquées, en quittant le train à ce point du parcours, qu'une clause formelle de son tarif lui conférait le droit de s'arrêter à toutes les gares intermédiaires, à la seule charge de présenter son billet au visa, comme il l'a fait sans l'obtenir; qu'au surplus l'arrêt constate qu'il s'est transporté à ses frais de Poitiers à Tours, appliquant ainsi, à partir d'Angoulême, les droits que lui donnait son billet à un parcours de beaucoup supérieur aux 150 kilomètres réglementaires;

Attendu qu'il suit de là qu'à aucun moment Roche n'a contrevenu à aucune des prescriptions réglementaires auxquelles il était soumis et que la cour de Poitiers, en le relaxant de la poursuite, n'a fait à son égard que la simple application de la loi;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 300)

[6 août 1892]

Lois et règlements.—Arrêtés relatifs au classement et au déclassement des chemins vicinaux. — (Sieur Nicolas Jacquot.)

Les arrêtés pris pour le classement et le déclassement des chemins vicinaux sont des actes administratifs qu'il n'appartient pas aux tribunaux d'expliquer lorsque le sens n'en est pas clair et peut prêter au doute. Dans ces cas, l'interprétation en appartient exclusivement à l'autorité administrative.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen pris de la violation du principe de la séparation

des pouvoirs et des règles de la compétence et de la violation des articles 408 et 413 du Code d'instruction criminelle :

Attendu que Jacquot était inculpé d'avoir contrevenu à un arrêté du maire de Senones, en date du 3 juin 1891, lui ordonnant d'enlever, sous la chaussée du chemin vicinal n° 8, la file de tuyaux qu'il avait été autorisé à y placer, le 14 mars 1850, pour la conduite de ses eaux;

Que Jacquot a dénié la publicité du chemin et, par suite, la légalité de l'arrêté du maire, invoquant, à l'appui de sa prétention, un arrêté de la commission départementale des Vosges, en date du 8 octobre 1887, qui, à raison « de l'inutilité bien reconnue du chemin », en a prononcé le déclassement; que le ministère public a soutenu, au contraire, que le déclassement ne faisait pas obstacle au maintien de ce chemin en tant que chemin rural;

Attendu que, malgré le caractère sérieux de la contestation soulevée sur le sens et la portée de l'arrêté de la commission départementale, le juge de police, interprétant ledit arrêté, a décidé qu'il avait eu pour effet d'enlever au chemin, d'une manière absolue, son caractère de voie publique et l'avait fait rentrer dans le domaine privé de la commune; qu'il a, par suite, déclaré illégale l'arrêté du maire de Senones et renvoyé Jacquot des fins de la poursuite;

Attendu que les arrêtés pris pour le classement et le déclassement des chemins vicinaux sont des actes administratifs qu'il n'appartient pas aux tribunaux d'expliquer, lorsque le sens n'en est pas clair et peut prêter au doute; que, dans ce cas, l'interprétation en appartient exclusivement à l'administration;

D'où il suit que le jugement attaqué, en se livrant à cette interprétation, au lieu de surseoir jusqu'à ce qu'elle ait été faite par l'autorité administrative, a méconnu le principe de la séparation des pouvoirs et ouvertement violé la loi du 16 fructidor an III et les articles ci-dessus visés;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi;

Par ces motifs, casse et annule le jugement du tribunal de simple police de Senones, en date du 14 décembre 1891; et, pour être statué à nouveau, conformément à la loi, renvoi la cause et le prévenu devant le tribunal de simple police de Saint-Dié, à ce déterminé par délibération spéciale prise en la chambre du conseil.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 301)

[4 mai 1893]

Extraction de sable. — Nouvelle clause à introduire dans les arrêtés d'autorisation.

Monsieur le Préfet, une décision judiciaire vient de condamner l'État à payer une assez forte somme à un fermier de pêche pour l'indemniser du préjudice causé à son exploitation par des extractions de sable que des dragueurs régulièrement autorisés avaient exécutées dans l'étendue de son cantonnement.

Afin de prévenir autant que possible le retour de pareilles condamnations, j'ai décidé qu'à l'avenir toutes les autorisations délivrées par vous pour extraction de sable devront contenir une clause ainsi conçue :

« L'autorisation n'est accordée qu'en ce qui concerne le domaine public, et sans préjudice des droits des tiers.

« Le permissionnaire est, par suite, tenu de garantir l'État contre toute réclamation de la part des fermiers de la pêche, des locataires d'îlots et francs bords, des riverains en général et de leurs ayants droit. »

Je vous prie d'assurer l'exécution de la présente circulaire, dont j'adresse directement ampliation à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.,

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

(N° 302)

[5 mai 1893]

Clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées. (Arrêté ministériel du 16 février 1892.) — Modification à l'article 15 (Payement des ouvriers.)

Monsieur le préfet, les nouvelles clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées par l'arrêté ministériel du 16 février 1892 contiennent, au sujet du payement des ouvriers, une disposition dont les termes ont été empruntés sans changement aux anciennes clauses et conditions générales de 1866. Cette disposition, qui forme l'article 15 du texte en vigueur depuis le 16 février 1892, est ainsi conçue :

« *L'entrepreneur paye ses ouvriers tous les mois ou à des époques plus rapprochées si l'administration le juge nécessaire. — En cas de retard régulièrement constaté, l'administration se réserve la faculté de faire payer d'office les salaires arriérés sur les sommes dues à l'entrepreneur, sans préjudice des droits réservés par la loi de 26 pluviôse an II aux fournisseurs qui auraient fait des oppositions régulières* ».

Or une loi du 25 juillet 1891, intervenue pendant la préparation des clauses et conditions générales actuelles et dont on a omis de tenir compte lors de la rédaction définitive du texte aujourd'hui approuvé, a apporté au système de la loi de l'an II deux modifications, dont une, spécialement, concernait le payement des ouvriers et rendait nécessaire un changement à l'ancienne rédaction de l'article 15. L'article unique de cette loi est ainsi conçu :

« *Les dispositions du décret du 26 pluviôse-28 ventôse an II sont étendus à tous les travaux ayant le caractère de travaux publics.*

« *En conséquence, les sommes dues aux entrepreneurs de ces travaux ne pourront être frappées de saisie-arrêt, ni d'opposition, au préjudice soit des ouvriers auxquels des salaires sont dus, soit des fournisseurs qui sont créanciers à raison des fournitures de matériaux et d'autres objets servant à la construction des ouvrages.*

« *Les sommes dues aux ouvriers pour salaires seront payées de préférence à celles dues aux fournisseurs.* »

Les deux premiers alinéas ont pour objet d'étendre *à tous les travaux ayant le caractère de travaux publics* le bénéfice des dispositions édictées par le législateur de l'an II en faveur des seuls ouvriers et fournisseurs d'entreprises de travaux publics pour le compte de l'État. Le même traitement privilégié est aujourd'hui accordé aux ouvriers et fournisseurs de *toutes* entreprises de travaux publics.

C'est là une innovation importante mais qui ne modifie en rien le régime applicable aux entreprises de l'État. Au contraire, le troisième alinéa de la loi nouvelle, qui spécifie que « *les sommes dues aux ouvriers pour salaires seront payées de préférence à celles dues aux fournisseurs* », modifie ce régime.

Il n'est plus vrai de dire, ainsi qu'on l'a fait à l'article 15 des clauses et conditions générales, que le payement des salaires d'ouvriers, lorsqu'il est effectué d'office par l'administration, l'est « *sans préjudice des droits réservés par la loi du 26 pluviôse an II aux fournisseurs qui auraient fait des oppositions régulières* ». Cette réserve avait sa raison d'être jusqu'à la loi du 25 juillet 1891, parce que l'administration ne pouvait imposer à ses entrepreneurs l'obligation de payer leurs ouvriers par préférence à ceux de leurs fournisseurs qui avaient acquis, en faisant opposition régulière, le privilège résultant pour eux, sous cette condition, de la loi de pluviôse. On comprend donc que le rédacteur des clauses et conditions générales de 1866, voulant édicter pour l'avenir cette disposition nouvelle relative au payement d'office des ouvriers en cas de retard de la part de l'entrepreneur, ait pris soin de bien spécifier que le payement ainsi effectué ne devrait pas porter préjudice aux fournisseurs privilégiés.

Aujourd'hui, l'égalité de traitement entre les ouvriers et les fournisseurs n'existe plus. Les uns et les autres, par rapport aux autres catégories de créanciers de l'entreprise, sont bien encore en possession du privilège de fait institué à leur profit par la loi de pluviôse, mais les ouvriers, pour le payement de leurs salaires, passent avant les fournisseurs, le législateur de 1891 ayant considéré comme plus précaire, et par suite plus digne d'intérêt, la condition des premiers.

Dans ces conditions, il est nécessaire de supprimer la réserve inscrite à l'article 15 des clauses et conditions générales. J'ai, en conséquence, arrêté ainsi qu'il suit le libellé du susdit article :

« L'entrepreneur paye ses ouvriers tous les mois ou à des époques plus rapprochées si l'administration le juge nécessaire.

« En cas de retard régulièrement constaté, l'administration, par application des lois des 26 pluviôse an II et 25 juillet 1891, se réserve la faculté de faire payer d'office les salaires arriérés sur les sommes dues à l'entrepreneur ».

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation aux ingénieurs.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

PERSONNEL

(N° 303)

Mai 1893

I. — INGÉNIEURS.

1° PROMOTIONS.

Décret du 1er mai 1893. — M. Flamant, Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur général de 2e classe hors cadres, pour prendre rang à dater du 1er mai 1893.

Idem. — M. Bourdelles, Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er mai 1893.

Idem. — M. Koziorowicz, Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er mai 1893.

Décret du 10 mai. — M. Celsen, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Ingénieur en Chef de 2e classe hors cadres, pour prendre rang à dater du 16 mai 1893.

2° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 2 mai 1893. — M. Picard (Joseph), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Dijon.

3° RETRAITE.

Date d'exécution.

M. **Marin**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite . . . . 3 mai 1893

4° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Jaquemet**, Inspecteur général de 2e classe, en retraite . . . . 9 fév. 1893

M. **Trépied**, Ingénieur ordinaire de 1re classe. . 26 avril 1893

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 1er mai 1893. — M. **de Préaudeau**, Ingénieur en Chef de 1re classe à Paris, est chargé du service des lignes de Saint-Éloi à Pauniat (Études et travaux) et de Gouttières à Létrade (Contrôle d'études et travaux).

Arrêté du 2 mai. — M. **Mancel**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de Loir-et-Cher et du service des études du chemin de fer de Saint-Aignan vers Blois, est chargé du service ordinaire du département de Seine-et-Marne, en remplacement de M. **Koziorowicz**, promu au grade d'Inspecteur général.

Décision du 5 mai. — M. **Lenthéric**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service du canal du Rhône à Cette, est chargé, en outre, d'une mission ayant pour objet une étude générale sur les traversées des Alpes.

Arrêté du 10 mai. — M. **Bellom** (Armand), nommé Inspecteur général de 1re classe par décret du 8 avril 1893, fera partie de la 1re section du Conseil général des Ponts et Chaussées.

Idem. — M. **Salva**, Inspecteur général de 2e classe, est chargé de la direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, en remplacement de M. **Bellom.**

Idem. — M. **Koziorowicz**, nommé Inspecteur général de 2e classe par décret du 1er mai, est chargé de la direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, en remplacement de M. **Salva**.

Idem. — M. **Revol**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de la Sarthe, du service de la navigation de la Sarthe et du Loir et du service des études et travaux du chemin de fer de Thorigné à Courtalain, est chargé

du service ordinaire du département de Loir-et-Cher et du service des études du chemin de fer de Saint-Aignan vers Blois, en remplacement de **M. Mancel**, appelé à un autre service.

Arrêté du 12 mai. — Le service des études du chemin de fer de Guéret à La Châtre, confié à **M. Daigremont**, Ingénieur en Chef de 1re classe à Tours, est rattaché aux attributions de **M. Richon**, Ingénieur en Chef de 2e classe, à Châteauroux.

Décision du 12 mai. — **M. Richard** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire, est chargé provisoirement de l'intérim du service de l'arrondissement d'Yssingeaux, en remplacement de **M. Assy**, précédemment appelé à un autre poste.

Arrêté du 13 mai. — **M. Locherer**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Chartres, au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir et au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer de La Loupe à Brou (**M. Moron**, Ingénieur en Chef, à Chartres).

La ligne de La Loupe à Brou formera le 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Moron**.

Idem. — **M. Chateau**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Digne, au service ordinaire du département des Basses-Alpes et au service des chemins de fer de Digne à Saint-André et de Digne à Barcelonnette, est attaché, en outre, sous les ordres de M. l'Ingénieur en Chef **Robert**, au service des travaux de percement du tunnel de La Colle-Saint-Michel (Ligne de Saint-André à Puget-Théniers).

Idem. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer des Mines du Val-de-Fer au canal de l'Est et à l'usine de Neuves-Maisons (**M. Thoux**, Ingénieur en Chef de 2e classe, à Nancy) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des lignes industrielles du département de Meurthe-et-Moselle.

Arrêté du 19 mai. — **M. Debray**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, Secrétaire général de la Commission des méthodes d'essai des matériaux de construction, délégué par le Ministère du commerce et de l'Industrie à l'Exposition de Chicago, comme Membre du jury international des récompenses, est chargé, pour le compte du Ministère des Travaux publics, d'une mission spéciale aux États-Unis d'Amérique.

M. Debray représentera l'Administration française au Congrès dans lequel sera abordée la question des méthodes d'essai. Il devra, en outre, visiter les principaux laboratoires situés à proximité de son itinéraire et y recueillir les documents qu'il jugera utiles en vue des sessions ultérieures de la Commission des méthodes d'essai des matériaux de construction.

Arrêté du 20 mai. — L'emploi spécial d'Ingénieur en Chef du service de la navigation de la Marne est supprimé.

Les diverses voies navigables qui composaient le service de la navigation de la Marne, sont réparties ainsi qu'il suit entre MM. les Ingénieurs en Chef Bourguin et Barlatier de Mas, savoir:

I. *Canal de l'Aisne à la Marne. — Canal latéral à la Marne. — Marne. Section comprise entre le pont du chemin de fer de Paris à Avricourt, à Vitry-le-François, et le pont de la route nationale n° 51, à Épernay.*

M. Bourguin, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé du service de la navigation de l'Aisne, du canal des Ardennes et du canal de l'Oise à l'Aisne.

La résidence de M. Bourguin est transférée en principe de Soissons à Reims. Toutefois, M. Bourguin continuera de résider à Soissons jusqu'à nouvel ordre.

II. *Marne canalisée, depuis le pont de la route nationale n° 51, à Épernay, jusqu'à son confluent avec la Seine à Charenton, y compris les dérivations dites : canaux de Meaux à Chalifert, de Chelles, de Saint-Maur et de Saint-Maurice. — Section navigable et flottable du Grand-Morin, entre Dammartin et la Marne.*

M. Barlatier de Mas, Ingénieur de Chef des Ponts et chaussées, chargé, à la résidence de Paris, du service de la 1re section de la navigation de la Seine (2e Division) et du service de la navigation de l'Yonne, entre Auxerre et Montereau.

Le service de la navigation de l'Aisne, du canal des Ardennes et du canal de l'Oise à l'Aisne, actuellement compris dans le 3e arrondissement d'inspection est rattaché au 4e arrondissement.

Par suite, l'ensemble des services de navigation confiés à M. l'Ingénieur en Chef Bourguin est placé dans la 4e Division.

Le service de la navigation de la Marne canalisée et du Grand-Morin, confié par la présente décision à M. l'ingénieur

en Chef Barlatier de Mas, est distrait du 4e arrondissement d'inspection et rattaché au 1er arrondissement.

Décision du 23 mai. — M. Roussel, Sous-Ingénieur à Stenay, est chargé de l'intérim du 3e arrondissement du service du canal de l'Est — Branche Nord, en remplacement de M. Mouton, décédé.

[20 mai 1893]

Arrêté portant réorganisation du contrôle des chemins de fer d'intérêt général.

Le ministre des travaux publics,

Vu l'ordonnance royale du 15 novembre 1846 et les cahiers des charges annexés aux lois et décrets approbatifs des concessions de chemins de fer d'intérêt général;

Vu les lois, décrets, arrêtés et circulaires relatifs à l'organisation des services de contrôle, et notamment les arrêtés ministériels du 21 juin 1879 et du 20 juillet 1886, les circulaires ministérielles des 7 août 1877, 28 décembre 1878, 15 octobre 1881 et l'instruction ministérielle du 16 mai 1887;

Vu la loi de finances du 28 avril 1893,

Arrête :

Art. 1er. — Le service du contrôle de chacun des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général est confié à un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines dont les attributions comprennent le contrôle de l'exploitation, le contrôle de la construction et les services d'études et travaux du réseau;

L'inspecteur général, directeur du contrôle, a sous ses ordres et pour collaborateurs immédiats, à sa résidence :

Un ingénieur en chef adjoint pour les études et travaux et le contrôle des études et travaux des lignes nouvelles;

Un ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments;

Un ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation et de la traction,

Et un ingénieur en chef du contrôle central.

Le service de l'ingénieur en chef du contrôle central peut être attribué à l'un des autres ingénieurs en chef du contrôle, toutes les fois que cette mesure ne porte pas préjudice à la marche du service.

L'inspecteur général, directeur du contrôle, exerce à l'égard des ingénieurs en chef chargés dans les départements d'un service de contrôle de construction ou d'un service d'études et de

construction de chemins de fer, toutes les attributions dévolues jusqu'à ce jour à l'inspecteur général de la construction.

Art. 2. — L'ingénieur en chef adjoint pour les études et travaux et le contrôle des études et travaux est le collaborateur immédiat de l'inspecteur général pour toutes les affaires concernant le contrôle des travaux sur les lignes nouvelles et notamment pour l'étude de tous les projets de construction de lignes nouvelles, pour la surveillance des lignes en construction et pour la vérification des décomptes. L'ingénieur en chef adjoint veille à ce que la compagnie fournisse en temps utile des décomptes sommaires trimestriels et des décomptes détaillés en fin d'exercice pour toutes les entreprises en cours d'exécution, et des décomptes détaillés en fin d'entreprise.

Il exerce un contrôle direct sur la comptabilité des services de la construction de la compagnie.

Art. 3. — L'ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments est chargé du contrôle des travaux neufs et des travaux d'entretien sur toutes les lignes en exploitation; il conserve d'ailleurs toutes les attributions qui lui sont actuellement dévolues.

Il vérifie la comptabilité des services de la voie.

Art. 4. — L'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation et de la traction est chargé de contrôler l'exploitation technique, les ateliers, le matériel et la traction sur toutes les lignes en exploitation, et d'assurer l'observation des prescriptions relatives aux conditions du travail des agents.

Il vérifie la comptabilité des services de l'exploitation, de la traction et du matériel.

Art. 5. — L'ingénieur en chef du contrôle central a dans ses attributions toutes les affaires qui ne concernent pas spécialement et exclusivement les trois autres ingénieurs en chef du contrôle, et notamment :

Les questions d'ordre général qui ne rentrent pas dans les attributions des autres ingénieurs en chef;

Les questions de caisses de retraite, de prévoyance, de secours, etc.

Les questions commerciales, les tarifs et les traités de répartition de trafic, après avis des inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale;

Les questions économiques qui intéressent le trafic international ou qui résultent de la concurrrence des voies ferrées avec d'autres voies de transport.

Dans l'examen du budget de la compagnie par le comité de réseau, il remplit les fonctions de rapporteur général.

Il rédige en fin d'exercice le rapport annuel sur la gestion commerciale, économique et budgétaire du réseau et le soumet à l'examen du comité de réseau.

Il exerce un contrôle direct sur les services de comptabilité de la compagnie qui ne sont pas sous le contrôle des autres ingénieurs en chef.

Il est secondé par un ou plusieurs ingénieurs ordinaires qui n'ont pas de circonscription définie et qui, en dehors des missions qu'il leur confie, sont ses collaborateurs dans ses bureaux.

Art. 6. — Les ingénieurs en chef du contrôle de la voie et des bâtiments et les ingénieurs en chef du contrôle de l'exploitation ont sous leurs ordres des ingénieurs ordinaires d'arrondissement.

Les circonscriptions de ces ingénieurs ordinaires doivent comprendre 2.000 kilomètres de chemins de fer au plus et 1.000 kilomètres au moins.

Ces ingénieurs exercent un contrôle direct sur la comptabilité des services régionaux de la voie, de la traction et de l'exploitation.

Art. 7. — Les inspecteurs principaux et les inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale conservent toutes leurs attributions actuelles.

Art. 8. — Les fonctionnaires et agents placés sous les ordres des ingénieurs du contrôle sont :

Les contrôleurs de la voie et des bâtiments, recrutés parmi les conducteurs des ponts et chaussées;

Les contrôleurs de l'exploitation et de la traction, recrutés parmi les contrôleurs des mines, et au besoin parmi les conducteurs des ponts et chaussées;

Les contrôleurs du travail et les contrôleurs-comptables recrutés conformément aux dispositions des articles 9 et 10;

Les commissaires de surveillance;

Les commis des ponts et chaussées et des mines.

Art. 9. — Les contrôleurs du travail sont chargés, sous les ordres des ingénieurs ordinaires du contrôle de l'exploitation et de la traction, de surveiller l'exécution des règlements, arrêtés et décisions sur la durée et les conditions du travail des agents des compagnies.

Pour l'exercice de ces attributions, ils ont un droit de surveillance sur le matériel roulant.

Les contrôleurs du travail sont recrutés, par voie de concours, parmi les chefs de dépôt, sous-chefs de dépôt et mécaniciens d'un réseau de chemins de fer qui ont des droits acquis à une pension de retraite de la compagnie; ils ne sont admis au concours qu'après avoir été agréés par le ministre.

Art. 10. — Les contrôleurs-comptables sont chargés de vérifier, sous la direction des ingénieurs, la comptabilité des recettes et des dépenses de tous les services de la compagnie.

Les contrôleurs-comptables seront recrutés, à la suite d'examens, parmi les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines et parmi les agents des compagnies de chemins de fer employés dans un service de comptabilité depuis dix ans au moins; ils ne sont admis à passer les examens qu'après avoir été agréés par le ministre.

Art. 11. — Les contrôleurs du travail et les contrôleurs-comptables sont divisés en trois classes comportant respectivement les traitements ci-après :

1re classe	3.600
2e classe	3.300
3e classe	3.000

Ils débutent tous par la 3e classe; toutefois, les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines sont nommés immédiatement à la classe qui leur assure un traitement au moins égal à celui dont ils jouissaient auparavant; ces conducteurs et ces contrôleurs sont maintenus dans les cadres de leurs corps et conservent tous leurs droits à l'avancement.

Les contrôleurs-comptables ne peuvent passer d'une classe à la classe immédiatement supérieure qu'après un délai minimum de trois ans.

Au point de vue disciplinaire, ils sont soumis aux mêmes règles que les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines.

Ils ne peuvent être maintenus en fonctions après l'âge de soixante-cinq ans révolus.

Art. 12. — L'inspecteur général inspecte une fois au moins par an les principales entreprises de travaux en cours d'exécution et les principales gares du réseau.

Il fait à des dates indéterminées, et à l'improviste, des tournées pour vérifier sur place le fonctionnement des chemins de fer et le service des agents du contrôle.

Toutes les lignes d'un réseau doivent être visitées une fois au moins chaque année par un ingénieur en chef du contrôle.

Les ingénieurs en chef du contrôle doivent faire une tournée au moins par mois; ils veillent à ce que les ingénieurs ordinaires du contrôle fassent une tournée au moins par quinzaine et visitent une fois au moins par trimestre les lignes de quelque importance, et une fois au moins par semestre toutes les lignes de leurs arrondissements respectifs.

Chaque mois, les ingénieurs en chef et les ingénieurs ordinaires du contrôle et les contrôleurs-comptables se rendent dans l'un des bureaux de comptabilité de la compagnie placés sous leur surveillance; ils examinent les livres et pièces de dépenses en vue de rechercher et de constater la nature et l'utilité des dépenses faites dans le mois écoulé. Provisoirement, et jusqu'à l'adoption d'un règlement de comptabilité unique pour tous les réseaux, l'inspecteur général règlera, sur chaque réseau, les conditions dans lesquelles s'effectuera cet examen.

Il est rendu compte chaque mois au comité de réseau, par les ingénieurs en chef du contrôle, des résultats de cet examen; le comité de réseau adresse ses propositions au ministre, sous réserve des modifications et rectifications qui sont du ressort de l'inspection des finances et de la commission de vérification des comptes.

Art. 13. — Les quatre ingénieurs en chef du contrôle sont délégués, d'une manière permanente, par l'inspecteur général pour examiner tous les projets dont le détail estimatif ne dépasse pas 50.000 francs et toutes les affaires qui ne présentent pas un caractère d'intérêt général; la nomenclature de ces affaires sera déterminé par une arrêté ultérieur.

Pour toutes ces affaires et tous ces projets, les ingénieurs en chef du contrôle correspondent directement avec le ministre des travaux publics et les compagnies de chemins de fer; ils ont entrée, avec voix consultative, dans les comités et conseils compétents du ministère pour la discussion de ces affaires et de ces projets.

Art. 14. — Les contrôleurs du travail et les contrôleurs-comptables recevront des indemnités de frais de découcher et de déplacement et de changement de résidence calculées d'après le taux des indemnités analogues allouées aux conducteurs des ponts et chaussées.

Les commissaires de surveillance recevront dans les mêmes conditions des indemnités de frais de repas et de découcher.

Art. 15. — Aucun fonctionnaire attaché au service du contrôle d'une compagnie ne peut être autorisé à entrer dans cette compagnie, s'il n'a cessé de la contrôler depuis cinq ans au moins.

Aucun fonctionnaire du contrôle ne peut être attaché au service du contrôle d'une compagnie dans laquelle il a servi s'il n'a cessé d'appartenir à cette compagnie depuis cinq ans au moins.

Art. 16. — Les présidents des chambres de commerce des chefs-lieux de département sur les divers réseaux ont entrée, avec voix consultative, au comité de contrôle de leur réseau, quand le comité se réunit pour discuter les modifications à la marche des trains en vue des services d'hiver et des services d'été ou pour examiner le rapport annuel dans la gestion commerciale du réseau.

Art. 17. — Chaque année, en fin d'exercice, le comité de réseau adresse au ministre des propositions en vue de l'allocation de gratifications exceptionnelles pour services aux contrôleurs et commissaires de chaque réseau.

Art. 18. — Tous les rapports et lettres de service adressés par les fonctionnaires du contrôle au ministre des travaux publics sont transmis par le cabinet du ministre au directeur des chemins de fer et renvoyés par lui, le cas échéant, avec son avis et ses propositions, aux autres directeurs du ministère.

Art. 19. — Les réseaux secondaires d'intérêt général seront rattachés, au point de vue des services du contrôle, à l'un des sept grands réseaux de la métropole.

Il n'est rien modifié, quant à présent, à l'organisation du contrôle des réseaux algériens.

Art. 20. — Sont abrogées toutes les dispositions des arrêtés antérieurs qui seraient contraires au présent arrêté.

Art. 21. — Le présent arrêté sera mis en vigueur le 1er juillet 1893.

VIETTE.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

5 *mai* 1893. — M. **Sainrame** (Honoré), Concours de 1884, n° 65, Cantal, service des études et travaux du chemin de fer de Bort à Neussargues.

Idem. — M. **Primard** (Henri), Commis, Concours de 1885, n° 90, Marne, service ordinaire.

6 *mai.* — M. **Clavery** (Étienne), Commis, Concours de 1885, n° 17, Loire, service du canal de la Loire au Rhône.

Idem. — M. **Noury** (Jules), Commis, Concours de 1885, n° 91, Morbihan, service ordinaire et service du canal de Nantes à Brest — 2e section.

13 *mai.* — M. **Ferrieu** (Louis), maréchal des logis chef au 9e régiment d'artillerie, déclaré admissible par la Commission instituée en vertu de la loi du 18 mars 1889, est nommé Conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

17 *mai.* — M. **Souberbie-Lucherau** (Alexis), Commis, Concours de 1883, n° 287, Basses-Alpes, service ordinaire.

Idem. — M. **Courtet** (Émile), Commis, Concours de 1885, n° 19, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité).

Idem. — M. **Onfroy** (Victor), Commis, Concours de 1885, n° 93, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité).

2° SERVICE DÉTACHÉ.

10 *mai* 1893. — Est rapporté l'arrêté du 17 avril 1893, par lequel M. **Rabault** (Pierre), Conducteur de 1re classe, en congé pour affaires personnelles, a été remis en activité au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

M. **Rabault** est mis à la disposition de M. le Ministre de l'agriculture, pour être employé au service de la direction de l'*Hydraulique agricole*.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉ RENOUVELABLE.

6 *mai* 1893. — M. **Saulgrain** (Auguste), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (service de l'entretien), à la résidence de Paris.

4° DÉMISSIONS.

9 *mai* 1893. — Est acceptée la démission de M. **Antoune** (Guillaume), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles.

25 *mai*. — Est acceptée la démission de M. **Bémelmans** (Charles), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires personnelles.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Vernier** (Édouard), Conducteur de 1re classe, Doubs, service des études et travaux du chemin de fer de Gilley à Pontarlier	31 mai 1893
M. **Ruello** (Hyacinthe), Conducteur principal, Côtes-du-Nord, service ordinaire.	1er juill. 1893
M. **Parcy** (Achille), Conducteur principal, Nord, détaché au service municipal de la ville de Lille.	7 juill. 1893
M. **Lemaître - Beaugrand**, Conducteur principal, Côtes-du-Nord, service maritime.	19 juill. 1893

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Baron** (Émile), Conducteur de 3e classe, Morbihan, service ordinaire et service du canal de Nantes à Brest — 2e section.	25 avril 1893
M. **Giraud** (Barthélemy), Conducteur de 1re classe, Corse, service ordinaire.	28 avril 1893
M. **Mouton** (Jules), Conducteur principal, chargé, à la résidence de Verdun, des fonctions d'Ingénieur ordinaire au service du canal de l'Est — Branche Nord.	1er mai 1893
M. **Hamel** (Désiré), Conducteur de 4e classe, Finistère, service du canal de Nantes à Brest — 2e section.	6 mai 1893

7° DÉCISIONS DIVERSES.

1er *mai* 1893. — M. Richet (François), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche, passe au service ordinaire du départememt des Côtes-du-Nord.

Idem. — M. Imbert (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Marne, passe au service ordinaire du département de l'Aube.

Idem. — M. Prégermain (Alphonse), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne, passe dans le département de l'Yonne, au service du canal du Nivernais.

2 *mai.* — M. Bougeard (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, passe au service maritime du département des Côtes-du-Nord.

4 *mai.* — M. Bon (Pierre), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine, passe au service maritime du même département.

Idem. — M. Canret (Ferdinand), Conducteur de 4e classe, attaché au service maritime du département d'Ille-et-Vilaine, passe au service ordinaire du même département.

6 *mai.* — Est rapporté l'arrêté du 17 avril 1893, par lequel M. Sirot (Claude), Commis, a été nommé Conducteur de 4e classe, et attaché, dans le département de la Loire, au service du canal de la Loire au Rhône. M. Sirot conserve son emploi de Commis au service de la navigation de la Saône, dans le département du Rhône.

Idem. — M. Piton-Bressant (Louis), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département d'Oran.

8 *mai.* — M. Faillie (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Pas-de-Calais, au service des voies navigables, passe au service ordinaire du département du Nord.

Idem. — M. Bouclet (Édouard), Conducteur de 3e classe, attaché au service maritime du Pas-de-Calais, passe au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, même département.

9 *mai.* — M. Terra (Augustin), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Savoie, est attaché, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Cluses à Saint-Gervais.

9 *mai.* — M. **Millet** (François), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Savoie est attaché en outre au service du contrôle des études et travaux du chemin de fer d'Albertville à Annecy.

Idem. — M. **Delpech** (Léopold), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Tarn-et-Garonne, au service de la navigation du Tarn, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Camels** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, passe au service de la navigation du Tarn, même département.

12 *mai.* — M. **Billiet** (Antoine), Conducteur de 4e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire.

15 *mai.* — M. **Reynaud** (Joseph), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Haute-Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche, passe au service ordinaire du même département.

23 *mai.* — M. **Sébilleau** (Joseph), Conducteur de 3e classe, attaché au service maritime du département des Côtes-du-Nord, est attaché, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Saint-Méen à Loudéac et à Carhaix.

Idem. — M. **Le Morvan** (François), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord et au service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Guingamp à Carhaix et de Guingamp à Paimpol, est attaché, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Saint-Méen à Loudéac et à Carhaix.

25 *mai.* — M. **Montaut** (Victor), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service des chemins de fer de la République Argentine, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Gironde.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

ARRÊTÉ

(N° 304)

[20 juin 1893

Arrêté de décentralisation pour le contrôle des chemins de fer d'intérêt général.

Le ministre des travaux publics,

Vu l'arrêté ministériel du 20 mai 1893, portant réorganisation du contrôle des chemins de fer d'intérêt général, et notamment les articles 1, 2, 3, 4, 5 et 13 ;

Sur le rapport du directeur des chemins de fer,

Arrête :

Art. 1[er]. — Les inspecteurs généraux du contrôle sont délégués d'une manière permanente par le ministre des travaux publics pour traiter, sur chaque réseau et sans l'intervention du ministre des travaux publics, les affaires dont la nomenclature suit, lorsque la décision à intervenir ne comporte pas d'autorisation de dépenses :

Consignes pour les gares, les embranchements et la protection des chantiers, à l'exclusion de celles qui contiennent une dérogation aux règlements ;

Modifications aux tableaux de roulement des mécaniciens et chauffeurs au cours du service d'hiver ou du service d'été de la marche des trains ;

Trains de réception sur les lignes en construction ;

Trains de ballast et trains de service pour travaux sur les lignes en exploitation ;

Conservation des repères ;

Embranchements particuliers, sauf en cas de désaccord entre la compagnie et les intéressés ;

Entretien et surveillance des barrières, clôtures, haies vives ;

Vœux, plaintes et réclamations relatives à des installations

secondaires dans les gares (écoulement des eaux, etc.), à l'exception des installations sur lesquelles les préfets sont consultés ou qui doivent être autorisées par les préfets ;

Prolongation accidentelle des délais de validité des billets d'aller et retour de bains de mer et d'excursion régulièrement homologués.

Les décisions relatives à ces affaires sont prises par l'inspecteur général, directement et par délégation du ministre des travaux publics ; pour toutes ces affaires, la signature est libellée comme suit :

« Le ministre des travaux publics,

« Pour le ministre et par délégation :

« L'inspecteur général, directeur du contrôle. »

Art. 2. — Les quatre ingénieurs en chef du contrôle sont délégués d'une manière permanente par l'inspecteur général pour examiner les affaires dont la nomenclature suit, à l'exclusion de celles qui nécessitent des conférences avec des services autres que ceux du contrôle des chemins de fer :

I. — Service de l'ingénieur en chef adjoint pour les études et travaux et pour le contrôle des études et travaux.

Examens des résultats des enquêtes spéciales des stations et des enquêtes parcellaires, lorsque la commission d'enquête ne propose pas de changements ;

Projets et décomptes de tous les travaux dont la dépense totale ne dépasse pas 50.000 francs, à l'exclusion de ceux qui comportent des dispositions nouvelles sur le réseau ou intéressant la sécurité ;

Modifications des prix de marchés ou d'entreprises qui n'entraînent pas une augmentation de plus d'un dixième sur le montant des dépenses autorisées ;

Déclassement de parcelles du domaine public ; aliénation. Remise de parcelles aux domaines et aux compagnies.

II. — Service de l'ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments.

Projets, décomptes et récolements de tous les travaux dont la dépense totale prévue ne dépasse pas 50.000 francs, à l'exclusion de ceux qui s'appliquent à tout le réseau et de ceux qui comportent des dispositions nouvelles sur le réseau ou intéressent la sécurité ;

Chemins d'accès des gares ;
Établissement et surveillance des passages à niveau ;
Déclassement de parcelles du domaine public ; aliénation. Remise aux domaines et aux compagnies ;
Servitudes légales des riverains. Établissement sur ou sous la voie de conduites, canalisations et toutes installations à l'usage des tiers ;
Réception des travaux exécutés pour le service du ministère de la guerre, à l'exception des travaux d'aménagement du matériel roulant :
Contraventions aux règlements de la compagnie concernant le service de la voie, suites judiciaires y relatives.

III. — Service de l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation et de la traction.

Classification et réglementation des passages à niveau ;
Boîtes de secours ;
Police des gares et des cours de gares ;
Réception des travaux d'aménagement du matériel roulant pour le service du ministère de la guerre ;
Modifications partielles aux services d'hiver et d'été de la marche des trains, à l'exception de celles qui intéressent un autre réseau ;
Trains spéciaux ;
Accidents de toute nature, à l'exclusion des déraillements en pleine voie et collisions de trains ;
Contravention aux règlements de la compagnie concernant l'exploitation et la traction, suites judiciaires y relatives ;
Réclamations et plaintes au sujet des retards de trains, des correspondances de trains, des buffets et du service des gares.

IV. — Service de l'ingénieur en chef du contrôle central.

Addition de parcours dans les tarifs de billets d'aller et retour, de bains de mer, d'excursion, etc., lorsque les conditions d'application de ces tarifs n'en sont pas modifiées ;
Réclamations au sujet d'avaries, de retards, de détaxes ;
Traités de correspondance, de réexpédition, de factage, de camionnage, d'omnibus ;
Pétitions ou propositions relatives à des changements de dénomination des gares et haltes.

Art. 3. — Les affaires énumérées à l'article 2 sont transmises par l'inspecteur général aux ingénieurs en chef délégués et renvoyées directement au ministre par les ingénieurs en chef, avec leurs propositions.

Les ingénieurs en chef délégués correspondent directement, pour l'instruction de toutes les affaires, avec les autres chefs de service intéressés et annexent l'avis de ces chefs de service à leur rapport ; lorsqu'ils correspondent avec ces chefs de service ou avec le ministre des travaux publics, ils signent :

« L'inspecteur général, directeur du contrôle,

« Pour l'inspecteur général et par délégation :

« L'ingénieur en chef du contrôle. »

Les communications échangées actuellement entre le ministre des travaux publics et les ingénieurs en chef chargés d'un service de construction ou d'un service de contrôle de construction de chemins de fer continueront à s'effectuer comme par le passé.

Art. 4. — L'inspecteur général adresse, le 5 de chaque mois, au ministère des travaux publics un état sommaire des décisions prises par lui dans le mois précédent.

Art. 5. — Dans la discussion des affaires et projets devant les comités et conseils techniques du ministère, les quatre ingénieurs en chef du contrôle n'ont voix délibérative pour les affaires de leur service qu'autant que l'inspecteur général du contrôle n'assiste pas à la séance.

Dans les comités de réseau, les ingénieurs en chef du contrôle ont, comme par le passé, voix délibérative sur toutes les affaires.

VIETTE.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 305)

[24 juin 1892]

Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Compétence. — Travaux en régie. Ouvrier blessé. — Provision. — (Ministre des travaux publics contre sieur Garrigou.)

Le conseil de préfecture est-il compétent pour connaître d'une action en indemnité formée par un ouvrier blessé sur les chantiers de travaux exécutés en régie pour le compte de l'État ? Rés. aff. impl. (*).

(*) M. Romieu, commissaire du gouvernement, a conclu en ces termes :

« Le sieur Garrigou, ouvrier terrassier, était employé sur les chantiers de construction de la ligne de Marmande à Angoulême. Le 12 avril 1888, il fut blessé par la chute d'un wagonnet chargé de terre, et il eut la jambe cassée. Il s'adressa à Lafeuille, entrepreneur de travaux publics, pour réclamer des dommages-intérêts devant les tribunaux civils. Il soutint que l'accident qui lui était arrivé avait été produit par une fausse manœuvre d'un autre ouvrier, le sieur Pépelut, qui déchargeait avec lui les déblais. Le tribunal civil de Brive et la cour d'appel de Limoges le déboutèrent de sa demande. D'après le jugement et l'arrêt, Lafeuille ne pouvait être responsable de l'accident, il s'agissait de travaux effectués en régie; les ouvriers étant véritablement les proposés de l'État, celui-ci était seul responsable.

« Le sieur Garrigou s'est adressé au conseil de préfecture pour demander à l'État une indemnité. Devant ce tribunal, l'administration a conclu au rejet de la demande, prétendant n'avoir encouru aucune responsabilité; subsidiairement, elle a demandé la mise en cause de Lafeuille.

« Par un arrêté en date du 31 mars 1891, le conseil de préfecture a déclaré la demande de Garrigou contre l'État recevable, a ordonné la mise en cause de Lafeuille et alloué au sieur Garrigou une provision de 300 francs Cet arrêté n'est pas simplement préparatoire, il est définitif sur le principe même de l'indemnité. Dès lors, le ministre est recevable à en demander la réformation devant le juge d'appel. Au fond, le ministre soutient que l'administration n'est pas responsable; l'accident a été causé à un ouvrier par la faute d'un autre ouvrier la responsabilité incombe au tâcheron dont les ouvriers sont les préposés.

« Le pourvoi du ministre soulève plusieurs questions : 1° le Conseil d'État est-il compétent pour connaître du litige ? 2° le sieur Garrigou a-t-il une

L'État n'est pas fondé à prétendre qu'il n'est tenu à aucune responsabilité à raison d'un accident survenu à un ouvrier sur des chantiers de travaux en régie, surveillés par ses agents, en se fondant sur ce que les ouvriers de ce chantier n'étaient

---

action directe contre l'État ? 3° en fait, la responsabilité de l'État est-elle engagée ?

« I. *Le Conseil d'État est-il compétent pour connaître du litige ?* La question n'est pas soulevée par le demandeur, mais il est indispensable de l'examiner avant de résoudre la difficulté du procès. La question de savoir quel est le juge compétent pour connaître des actions en indemnité à raison de dommages causés aux personnes par les travaux publics est une des plus controversées. Jusqu'en 1860, la jurisprudence a appliqué l'article 4, paragraphe 3, de la loi du 28 pluviôse an VIII à tous dommages sans distinction, qu'il s'agisse de dommages causés aux personnes ou aux propriétés. De 1860 à 1870, elle a distingué et attribué aux tribunaux judiciaires la connaissance des dommages causés aux personnes. De 1870 à 1880, on est revenu à la compétence générale des conseils de préfecture pour tous les dommages. Mais récemment, depuis 1886, le tribunal des conflits, tout en maintenant la compétence des conseils de préfecture pour les dommages aux personnes, a fait une distinction entre le cas où le dommage est causé à des ouvriers ou à des tiers. Dans cette dernière hypothèse, le conseil de préfecture est toujours compétent ; il s'agit d'un quasi-délit, l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII s'applique littéralement. Mais, si le dommage a été causé à un ouvrier, il n'y a plus de quasi-délit, il convient d'examiner le contrat de louage d'ouvrage passé entre le maître et l'ouvrier. En conséquence, si l'ouvrier qui a subi un dommage poursuit l'entrepreneur, l'action est de la compétence du tribunal judiciaire, parce que le contrat de louage d'ouvrage entre ouvrier et entrepreneur est un contrat de droit civil dont le contentieux appartient aux tribunaux judiciaires (Voy. trib. des conflits, 15 mai 1886, Bordelier, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 423 ; — 5 juin 1886, Pichat, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 504).

« Au contraire, s'il s'agit d'une action formée par l'ouvrier contre l'État à raison des travaux en régie, le tribunal des conflits admet la compétence du conseil de préfecture par le motif que l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII attribue aux conseils de préfecture la connaissance des contestations entre l'État et les entrepreneurs de travaux publics.

« La jurisprudence du tribunal des conflits n'a été adoptée ni par le Conseil d'État ni par les auteurs. Deux arrêts récents du Conseil l'ont rejetée (Garcia, 7 août 1886, *Ann.* 1887, p. 286 ; 11 janvier 1889, Gabaude, *Ann.* 1890, p. 66) et ont reconnu, à bon droit, selon nous, la compétence du conseil de préfecture pour statuer sur les réclamations formées par les ouvriers aussi bien contre les entrepreneurs que contre l'État. Dans le cas particulier, il n'y a pas lieu de prendre parti sur la question, il n'y a aucun doute sur la compétence. En admettant même la doctrine du tribunal des conflits, comme il s'agit dans l'espèce d'un ouvrier travaillant en régie pour le compte de l'État, la jurisprudence n'a jamais dans ce cas admis que le juge de l'action fût soit le tribunal judiciaire, soit le ministre. Elle a toujours décidé que le conseil de préfecture devait connaître de l'action. (Voy. 17 avril 1886, Mougin, *Ann.* 1886, p. 660 ; — 9 décembre 1858, Breuil, *Ann.* 1859, p. 277).

« II. *L'action peut-elle être intentée directement contre l'État ?* Le conseil de préfecture a répondu affirmativement et, selon lui, il n'y a lieu de dis-

pas ses agents, mais ceux d'un tâcheron qui les embauchait et payait diretement.

L'ouvrier blessé est recevable à intenter directement son action contre l'État, maître de l'ouvrage.

. . . .

CONSIDÉRANT que le conseil de préfecture de la Dordogne,

---

tinguer si le travail a été fait en régie ou à l'entreprise. Nous croyons que sur ce point le premier juge s'est trompé. En effet, s'il y a régie, l'État est directement responsable du fait de ses préposés (C. civ., art. 1384; Conseil d'État, Nachon, 23 juillet 1868, *Arr. du C. d'Ét.*). Si, au contraire, il s'agit d'un marché à l'entreprise, la question est beaucoup plus délicate, l'entrepreneur n'est pas un préposé de l'État; sans doute l'État sera directement responsable des dommages causés par le travail, si ces dommages sont la conséquence de l'ouvrage public, extraction de matériaux, occupation temporaire, modification dans le régime des eaux (Conseil d'État, 20 mai 1892, Ministre de la guerre, p. 467); si le dommage a été causé par une faute imputable à ses agents (11 janvier 1889, Gabaude, *Ann.* 1890, p. 66) et même si cette faute ne consiste que dans un défaut de surveillance grave (9 novembre 1888, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1889, p. 724). Mais, s'il y a faute de l'entrepreneur seul, la question est beaucoup plus délicate. Dans une première opinion, l'État ne serait jamais responsable; dans un autre système, l'État ne serait responsable que subsidiairement et en cas d'insolvabilité de l'entrepreneur.

« On voit, par les développements qui précèdent qu'il y a intérêt à vérifier si le travail a été exécuté en régie ou par entreprise. En fait, nous estimons avec la cour de Limoges qu'il y avait régie. Lafeuille, entrepreneur de travaux publics, fournissait à l'État des ouvriers qu'il embauchait et payait directement, et l'État le remboursait de ses avances par journées d'hommes; d'autre part, l'État louait à la société Decauville un matériel des travaux publics qu'il mettait à la disposition de Lafeuille; les travaux étaient surveillés par des conducteurs des ponts et chaussées; au surplus, les ingénieurs le constatent, les pièces de dépenses portent que le travail est fait en régie. Lafeuille n'est donc qu'un tâcheron, l'action est bien intentée contre l'État.

« III. *Enfin, la responsabilité de l'État est-elle engagée?* En d'autres termes, y a-t-il faute de l'ouvrier blessé ou faute d'un ouvrier dont l'État répondrait? Il faut résoudre cette question puisque le conseil de préfecture a alloué définitivement une provision de 300 francs, et reconnu ainsi que la responsabilité de l'État était engagée au moins dans une certaine mesure. Garrigou déchargeait un wagonnet de terre avec Pépelut, dit Pipelet. Après avoir fait basculer la caisse du véhicule autour des tourillons pour vider la terre le long d'un talus maçonné, Garrigou s'apercevant que le wagonnet, retenu par un cran de sûreté, ne basculait pas complètement, monta sur le talus pour retirer la terre avec sa pioche, tandis que Pépelut retenait de l'autre côté la caisse du wagonnet avec ses mains. Pépelut donna alors une forte secousse à la caisse et la souleva; le wagonnet sortant des rails se renversa et culbuta sur Garrigou, qui eut la jambe broyée entre la caisse et le talus maçonné. L'administration soutient que l'État n'est pas responsable de l'accident, parce que Garrigou, le plus âgé des ouvriers, avait la direction de la manœuvre et que des ordres de chantier interdisaient aux ouvriers de se placer du côté de la décharge et de soulever le châssis de la caisse. Cette prétention n'est pas fondée.

statuant avant faire droit au fond sur la réclamation du sieur Garrigou, ouvrier terrassier, blessé sur un chantier de la ligne en construction de Marmande à Angoulême, a déclaré ladite réclamation recevable et, reconnaissant en principe le droit du sieur Garrigou à une indemnité par application de la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4, a alloué à ce dernier une provision de 300 francs et imparti au délai d'un mois à l'administration pour appeler en garantie le sieur Lafeuille, tâcheron; qu'à l'appui de son recours contre cet arrêté, le ministre des travaux publics soutient que le sieur Garrigou, qui, d'ailleurs, aurait été victime de son imprudence ou du fait d'un autre ouvrier, le sieur Pépelut, n'était, comme ce dernier, que le préposé du sieur Lafeuille; qu'ainsi aucune responsabilité n'a été encourue par l'État, qui ne saurait être l'objet d'aucune condamnation de ce chef;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que l'accident subi par le sieur Garrigou, et qui a été causé par le renversement d'un wagonnet rempli de terre que cet ouvrier et le sieur Pépelut étaient occupés à décharger, s'est produit dans l'exécution d'un travail public effectué en régie pour le compte de l'État, et en présence des agents préposés à la surveillance des travaux; que, dans ces circonstances, et quelle que puisse être la décision à intervenir sur la part de responsabilité qui sera reconnue incomber à chacune des parties en cause devant le conseil de préfecture, le ministre des travaux publics n'est pas fondé à prétendre que

---

D'abord il n'est pas sûr que Garrigou eût la direction de la manœuvre; d'autre part, il y a eu certainement faute de Pépelut; enfin, le conducteur surveillant était à quelques pas sur le chantier et il n'a pas fait d'observations sur la fausse manœuvre. En conséquence, il y a tout au moins un élément important de responsabilité de l'État à raison de la faute de Pépelut et du défaut de surveillance du conducteur.

« Les conclusions de Garrigou, qui tendent à statuer immédiatement sur l'indemnité définitive, ne sauraient être admises. En effet, l'état de l'instruction ne permet pas de se prononcer sur la gravité de la blessure et sur la part de responsabilté personnelle à Garrigou; au surplus, le conseil de préfecture reste saisi du fond. Mais le conseil d'État peut statuer sur les conclusions qui tendent à l'augmentation de la provision. En effet, l'accident a eu lieu en 1888, le procès peut encore durer devant le conseil de préfecture, s'il y a une expertise, la solution définitive peut se faire attendre. Nous estimons, en conséquence, qu'il peut être alloué une nouvelle provision de 500 francs.

« En résumé, nous concluons au rejet du recours du ministre des travaux publics, à l'allocation d'une nouvelle provision de 500 francs, au rejet du surplus des conclusions de Garrigou et à la condamnation de l'État aux dépens. »

l'État doit être déchargé de toute responsabilité, et à réclamer par suite l'annulation de l'arrêté attaqué, et le remboursement de la provision de 300 francs qui a été allouée par ledit arrêté au sieur Garrigou; que, d'autre part, il y a lieu, dans les circonstances de la cause, de faire droit en partie aux conclusions du sieur Garrigou, et d'élever à une somme de 1.000 francs la provision qui lui a été allouée par le conseil de préfecture .. (Recours du ministre rejeté. L'État payera au sieur Garrigou, en sus de la provision de 300 francs allouée par le conseil de préfecture, une nouvelle somme de 700 francs à titre de provision.)

(N° 306)

[24 juin 1892]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — (Ministre des travaux publics contre sieur Mourault.)

Introduction d'une vache sur la voie ferrée, par une des brèches de la clôture non entretenue conformément au cahier des charges. Relaxe.

Procédure. — Défaut de motifs. — Une erreur commise dans les motifs d'un arrêté n'est pas de nature à entraîner l'annulation de cet arrêté pour défaut de motifs.

. . . .

Sur les conclusions *du ministre tendant à l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture comme non motivé en ce qui concerne la contravention reprochée au sieur Mourault :*

Considérant que si, pour renvoyer le sieur Mourault des fins du procès-verbal dressé contre lui, le conseil de préfecture s'est fondé à tort sur ce qu'aucune dégradation n'aurait été constatée sur la voie ferrée ni sur ses dépendances, l'erreur qu'il a commise de ce chef ne constitue pas un défaut de motifs de nature à entraîner l'annulation de l'arrêté attaqué pour vice de forme;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'au point où la vache du sieur Mourault s'est introduite sur la voie ferrée, la clôture présentait quelques brèches pouvant lui livrer passage; qu'ainsi cette clôture n'était pas entretenue conformément aux prescriptions du cahier des charges et que, dès lors, le ministre

n'est pas fondé à soutenir que le sieur Mourault ne devait pas être renvoyé des fins du procès-verbal dressé contre lui... (Rejet.)

(N° 307)

[24 juin 1892]

Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Contravention; question de propriété; sursis. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Vuaillat et Thomasset.)

Le conseil de préfecture, saisi d'un procès-verbal de contravention pour une prétendue anticipation d'un riverain sur le domaine public ferré, est compétent pour apprécier, sans renvoi préalable à l'autorité judiciaire, les limites de ce domaine.

Construction d'un mur de clôture et d'un escalier sur l'avenue de la cour d'une gare de marchandises : relaxe : il n'est pas justifié que le terrain sur lequel a été établie la construction fasse partie du domaine public, et un procès-verbal du bornage postérieur à la prétendue contravention ne saurait justifier le droit de propriété invoqué par l'administration.

. . . .

CONSIDÉRANT que, pour demander l'annulation de l'arrêté susvisé, par lequel le conseil de préfecture de l'Ain a sursis à statuer sur le procès-verbal de contravention dressé contre les sieurs Vuaillat et Thomasset jusqu'à ce que la question de propriété soulevée par eux eût été jugée par les tribunaux compétents, le ministre se fonde sur ce que le terrain sur lequel ils ont élevé la construction qui a motivé ledit procès-verbal a été compris dans les parcelles expropriées, en 1880, par la compagnie des Dombes au moment de la construction du chemin de fer et fait partie de ses dépendances, ainsi qu'il résulte d'un procès-verbal de bornage dressé en 1883;

Considérant qu'il appartenait au conseil de préfecture, juge de la contravention, d'apprécier qu'elles étaient les limites du domaine public, d'après les pièces du dossier; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a sursis à statuer jusqu'au jugement de la question de propriété du terrain litigieux, et que son arrêté doit être annulé de ce chef;

Mais considérant, d'une part, que le ministre ne justifie pas

que le terrain dont s'agit ait été acquis par voie d'expropriation ou autrement pour être incorporé aux dépendances du chemin de fer ni qu'à aucun moment ce terrain en ait effectivement fait partie; que, d'autre part, le ministre ne saurait opposer aux sieurs Vuaillat et Thomasset un procès-verbal de bornage dressé par la compagnie postérieurement au fait qui a motivé la poursuite; que, dans ces circonstances, ce fait ne constitue pas une contravention de grande voirie et qu'il y a lieu de renvoyer les sieurs Vuaillat et Thomasset des fins du procès-verbal dressé contre eux... (Arrêté annulé. Relaxe.)

(N° 308)

[1er juillet 1892]

Algérie. — Voirie (Grande). — Cours d'eau non navigables. — Barrages. Contravention. — Compétence. — (Sieur Bernollin.)

En Algérie, les contraventions commises sur les cours d'eau non navigables doivent être assimilées, au point de vue de la répression et de la compétence, à des contraventions de grande voirie. — Dès lors, c'est aux conseils de préfecture qu'il appartient de connaître les procès-verbaux dressés contre les délinquants, pour avoir fait un usage abusif des eaux d'un canal d'irrigation (*).

L'emploi de toute force motrice d'un canal d'irrigation pour l'exploitation d'un moulin, alors que l'arrêté autorisant la création du moulin n'attribuait qu'une partie des eaux à ladite usine, constitue une contravention de grande voirie.

. . . .

SUR LA COMPÉTENCE :

CONSIDÉRANT qu'en vertu de l'article 2 de la loi du 16 juin 1851, les cours d'eau de toutes sortes de l'Algérie font partie du domaine public; qu'il suit de là que la répression des contraventions auxquelles peut donner lieu l'usage de leurs eaux doit être poursuivie devant le conseil de préfecture conformément à l'article 1er de la loi du 29 floréal an X.

Considérant que, par le procès-verbal ci-dessus visé, le conseil

---

(*) Voy. 8 août 1882, de Tourdonnet et autres, *Ann.* 1883, p. 605.

de préfecture d'Alger était saisi de la question de savoir si le sieur Bernollin a fait un usage abusif des eaux provenant du canal d'irrigation du Fondouck; qu'ainsi c'était au conseil de préfecture qu'il appartenait, d'après les dispositions ci-dessus rappelées des lois du 16 juin 1851 et du 29 floréal an X, de connaître des poursuites dirigées contre le requérant en vertu dudit procès-verbal;

AU FOND :

Considérant qu'aux termes de l'article 1er de l'arrêté préfectoral du 5 mars 1860, qui a autorisé l'établissement du moulin du requérant sur le canal d'irrigation du Fondouck, le volume d'eau dont la jouissance a été concédée à l'usinier est le volume nécessaire à l'irrigation de 10 hectares de terrain; et qu'aux termes de l'article 4 du même arrêté, pendant la saison des arrosages, la vanne motrice du moulin ne doit être levée que de la hauteur strictement nécessaire pour prendre la quantité d'eau affectée au service de l'usine;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal ci-dessus visé et de l'instruction que, le 25 juillet 1890, le requérant a retenu pour le service de son moulin la totalité des eaux du canal d'irrigation du Fondouck; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture l'a condamné à l'amende et aux frais;

Considérant toutefois qu'eu égard aux circonstances de l'affaire l'amende de 150 francs prononcée contre le requérant est exagérée et qu'il y a lieu, faisant application des dispositions de la loi du 23 mars 1842, de la réduire à 25 francs... (Amende réduite à 25 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 309)

[1er juillet 1892]

Travaux publics. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1886. — Procédure. — Expertise ordonnée à l'effet de déterminer si le prix du bordereau était un prix moyen applicable à l'ensemble des maçonneries de moellons bruts et de moellons de parement. — Arrêté préparatoire : recours non recevable. — (Ministre des travaux publics contre sieur Stourm.)

CONSIDÉRANT que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture

s'est borné à ordonner une expertise à l'effet de rechercher si le prix de 15f,10, porté au n° 18 du bordereau, constitue un prix moyen applicable à l'ensemble du moellon brut et du moellon de parement et si la sujétion de refente qu'aurait comportée l'approvisionnement du moellon têtué doit être considérée comme une imprévision de nature à faire établir un prix nouveau, par application de l'article 29 des clauses et conditions générales; que cet arrêté est purement préparatoire; que, dès lors, le Ministre des travaux publics n'est pas recevable à en demander l'annulation au Conseil d'État... (Rejet.)

(N° 310)

[1er juillet 1892]

Travaux publics. — Ports maritimes. — Dommages aux personnes. — Explosion de la chaudière d'un bateau-vasier. — Chose jugée au criminel. — Procédure; expertise; nombre des experts; récusation. — (Dame veuve Vaccaro et ministre des travaux publics contre sieur Garnier et autres.)

Partage de responsabilité entre l'entrepreneur et l'État. — Décidé que les conséquences de l'explosion de la chaudière d'un bateau-vasier, faisant partie du matériel remis, par l'administration, à un entrepreneur de dragage, doivent être partagées entre celui-ci et l'État: d'une part, les ingénieurs, chargés d'autoriser et de contrôler les grosses réparations du matériel, ont eu le tort grave de laisser en service une chaudière défectueuse; d'un autre côté, l'entrepreneur n'a pas signalé aux agents de l'administration les défectuosités de la chaudière. Condamnation solidaire de l'État aux deux tiers des indemnités et de l'entrepreneur au tiers (*).

Chose jugée au criminel. — Une décision du juge correctionnel qui a acquitté un entrepreneur inculpé de blessures involontaires, à raison de l'explosion d'une chaudière, ayant entraîné la mort d'ouvriers employés sur les chantiers, ne fait pas obstacle à ce que la juridiction compétente statue sur les actions en indemnité formées par lesdits ouvriers contre l'État

---

(*) Voy. 1er avril 1892, Clément, *suprà*, p. 406.

et l'entrepreneur, à raison d'un dommage qui leur a été causé par l'exécution d'un travail public. — Le juge correctionnel n'a pu qu'exonérer l'entrepreneur des conséquences pénales pouvant résulter de l'application des articles 319 *et* 320 *du Code pénal* (*).

Procédure. — Expertise. — L'article 14 *de la loi du* 22 *juillet* 1889, *en disposant que l'expertise sera faite par trois experts, ne fait pas obstacle à ce qu'il soit désigné autant d'experts qu'il y a de parties ayant un intérêt distinct (cinq dans l'espèce)* (**).

— *Récusation. — Déchéance d'une demande en récusation formée plus de huit jours après la notification de l'arrêté du conseil de préfecture nommant les experts (Loi du* 22 *juillet* 1889, *art.* 17).

CONSIDÉRANT que la requête de la dame veuve Vaccaro et le recours du Ministre des travaux publics sont dirigés contre le même arrêté du conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône qui, statuant sur des conclusions dirigées à la fois contre l'État et la dame veuve Vaccaro, entrepreneur des travaux de dragage du port de Marseille, les a déclarés conjointement et solidairement responsables de l'accident survenu le 3 décembre 1888 et résultant de l'explosion de la chaudière du bateau-vasier n° 1; que ces deux pourvois présentent à juger les mêmes questions et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision ;

Sur les moyens tirés : 1° *de ce que l'expertise aurait été confiée à plus de trois experts, contrairement aux prescriptions de l'article* 14 *de la loi du* 22 *juillet* 1889 ; 2° *de ce que le conseil de préfecture aurait admis la désignation d'experts ayant exprimé une opinion sur les faits de la cause :*

Considérant, d'une part, que si l'article 14 de la loi précitée, dispose que l'expertise sera faite par trois experts, cette disposition ne saurait faire obstacle au droit qui appartient à chacune des parties ayant un intérêt distinct de nommer son expert; que, par suite, la désignation de cinq experts n'est pas de nature à rendre l'expertise irrégulière ;

(*) Voy. 1er avril 1892, Clément, *suprà*, p. 406; 24 juin 1892, Garrigou, *suprà*, p. 677, et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Romieu.

(**) Sur cette question, qui prête à la controverse, le Conseil d'État se range à l'avis exprimé par Tessier et Chapsal, *Traité de procédure*, p. 125 et suiv.

Considérant, d'autre part, que la récusation des experts ne saurait être proposée après l'expiration du délai de huit jours imparti par l'article 17 de la loi du 22 juillet 1889 ; qu'il n'y a pas lieu, dès lors, de faire droit aux conclusions du Ministre des travaux publics ;

Sur l'exception de chose jugée, invoquée par la dame Vaccaro :

Considérant que, par un jugement du 23 mai 1882, le tribunal correctionnel de Marseille a acquitté la dame veuve Vaccaro, inculpée d'homicide et de blessures involontaires; que cette décision n'a eu pour effet que d'exonérer ladite dame des conséquences qui pouvaient résulter des délits prévus par les articles 319 et 320 du Code pénal et à raison desquels elle avait été poursuivie, mais ne fait pas obstacle à ce que l'autorité administrative compétente pour statuer sur les dommages se rattachant à l'exécution des travaux publics, apprécie la part de responsabilité pouvant incomber soit à l'État, soit à l'entrepreneur dans l'accident du 3 décembre 1888 ;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'explosion du vasier n° 1, employé aux travaux de dragage dans le port de Marseille, doit être attribué à l'état défectueux de la chaudière qui était en service depuis 23 années et dont les parois étaient tellement corrodées que leur épaisseur insuffisante les rendait incapables de résister à la pression intérieure ;

Considérant que ce bateau-vasier faisait partie du matériel remis à l'entrepreneur de dragage, dans les conditions déterminées par le cahier des charges de l'entreprise ; que les ingénieurs, chargés d'autoriser et de contrôler les grosses réparations, devaient soit les prescrire d'office, soit se rendre compte de l'impossibilité de laisser fonctionner une chaudière d'un usage aussi dangereux ; que, d'autre part, il appartenait à l'entrepreneur de la signaler aux agents de l'administration comme impropre à tout service régulier et actif ; que, dans ces conditions, la responsabilité de l'accident, survenu le 3 décembre 1888, doit incomber à la fois à l'État et à la dame Vaccaro ; qu'à la vérité, le Ministre des travaux publics soutient que cette dernière devrait garantir l'État de toutes condamnations prononcées contre lui ;

Mais considérant qu'il ne résulte d'aucune des clauses du cahier des charges que l'adjudicataire ait assumé l'obligation de supporter le payement des indemnités mises à la charge de l'État comme responsable des accidents résultant de la vétusté du matériel remis à l'entrepreneur par l'administration ; que,

dès lors, ni le ministre, ni la dame veuve Vaccaro ne sont fondés à demander la réformation de l'arrêté attaqué, qui, soit en fixant les indemnités dues aux victimes de l'explosion, soit en les mettant à la charge de l'État dans la proportion des deux tiers et de la dame Vaccaro pour le surplus, a fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire... (Requête de la dame veuve Vaccaro et recours du ministre rejetés. Dépens exposés par le sieur Pierre Garnier et les autres défendeurs supportés pour les deux tiers par l'État et pour un tiers par la dame veuve Vaccaro.)

(N° 311)

[1er juillet 1892]

Voirie (Grande). — Routes départementales. — Encombrement de la voie publique. — Éboulement. — Mise en demeure. — Contravention. — (Sieur Blondel.)

L'éboulement, sur une route départementale, de déblais provenant d'une carrière ouverte, dans un terrain incliné, par l'entrepreneur des travaux de rectification de la route, constitue-t-il une contravention à la charge du propriétaire du terrain? — Non résolu.

En admettant qu'il constitue une contravention à l'édit de décembre 1607 *à la charge du propriétaire, celui-ci ne peut pas être condamné alors qu'aucune mise en demeure d'enlever les matériaux éboulés lui ait été adressée.*

Considérant que le procès-verbal de contravention susvisé a été dressé contre le sieur Blondel en raison de l'éboulement de déblais sur la route départementale n° 3 au droit d'un terrain qui appartient en copropriété audit sieur Blondel et à la commune d'Aresches ; que ces déblais provenaient d'une carrière ouverte dans ce terrain incliné, par l'entrepreneur des travaux de rectification et d'entretien de la route ;

Considérant qu'en admettant que le refus du sieur Blondel de faire disparaître l'encombrement résultant de l'éboulement de ces résidus de carrières pût constituer à sa charge une contravention à l'édit de 1607, il n'est justifié d'aucune mise en demeure régulière qui lui aurait été adressée à l'effet d'opérer l'enlèvement de ces déblais et à laquelle il aurait refusé d'obtempérer ;

que, dans ces circonstances, le sieur Blondel est fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué et son renvoi des fins du procès-verbal... (Arrêté annulé. Le sieur Blondel est renvoyé des fins du procès-verbal. Les frais du procès-verbal seront supportés par l'administration.)

(N° 512)

[1er juillet 1892]

Voirie (*Grande*). — *Algérie.* — *Chemins de fer.* — *Garantie d'intérêts.* — (Compagnie de l'Ouest-Algérien.)

Majoration, pour frais d'administration des fonds de roulement, admise seulement pour la ligne pour laquelle elle a été expressément stipulée et non pour les autres lignes du réseau (*II*) (*).

Allocation d'un quantum de 12 *p.* 100 *refusée sur les dépenses de parachèvement de la ligne de Sidi-Bel-Abbès : cette majoration ne s'applique qu'aux frais généraux relatifs aux dépenses de construction et de mise en service de la ligne, lesquelles ne comprennent pas les frais de parachèvement* (*III*).

Intérêts des sommes dues à titre de reversement de trop perçu pour la ligne de Sidi-Bel-Abbès : rejet : l'ensemble du réseau donnant lieu à un compte unique, les trop perçus se sont compensés jusqu'à due concurrence avec les sommes dont l'État restait débiteur (*IV*).

Intérêts des capitaux employés aux approvisionnements de la ligne de la Senia : Décidé qu'il n'y avait lieu de les porter au compte d'exploitation ; la compagnie aurait pu seulement en demander l'imputation au compte de premier établissement, si le maximum du capital garanti n'était pas encore atteint (*V*).

Procédure. — Recours sans objet sur les points au sujet desquels les parties se sont mises d'accord (*I*).

Considérant que les pourvois susvisés sont fondés sur les mêmes motifs et présentent à juger les mêmes questions ; que, par suite, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule et même décision ;

(*) Voy. 23 janvier 1891, même compagnie, *Ann.* 1892, p. 787.

I. *En ce qui touche les réclamations relatives : 1° au rétablissement du montant des détaxes non justifiées ; 2° au prix de vente de vieilles matières ; 3° au mode de passation d'écritures pour les opérations d'échange de bâches et de wagons :*

Considérant qu'à la suite de la décision du Conseil d'État du 23 janvier 1891, lesdites réclamations ont été réglées d'un commun accord entre le ministre et la compagnie requérante tant pour les années antérieures que pour les exercices faisant l'objet des recours susvisés, et que, dès lors, il n'y a lieu de statuer ;

II. *En ce qui touche l'allocation d'un quantum de majoration de* 6 *p.* 100 *pour frais d'administration des fonds de roulement des lignes du Tlélat à Sidi-Bel-Abbès et de Bel-Abbès à Ras-El-Mâ pour les exercices postérieurs à* 1885 :

Considérant que la compagnie soutient que c'est à tort que le Ministre des travaux publics a refusé de tenir compte, dans l'évaluation du revenu garanti desdites lignes, au moins depuis le 16 mai 1885, d'une majoration de 6 p. 100 à ajouter au capital de premier établissement pour frais d'administration des fonds de roulement, ladite majoration devant, aux termes de l'article 7 de la convention du 16 mai 1885, s'appliquer aux divers fonds de roulement afférents à toutes les lignes à elles concédées ;

Mais considérant que si la convention du 16 mai 1885 relative à la ligne de Tabia à Tlemcen a stipulé une majoration de 6 p. 100 pour frais d'administration des frais de roulement à ajouter au capital de premier établissement, il ne résulte pas des termes dudit article que l'on ait eu en vue les fonds de roulement afférents aux autres lignes du réseau, pour lesquelles aucune majoration de cette nature n'est prévue dans les conventions antérieurement intervenues, et que la faculté d'appliquer les divers fonds de roulement indistinctement à toutes les lignes du réseau ne saurait avoir pour conséquence d'autoriser la compagnie à s'attribuer une allocation qui n'a pas été stipulée en ce qui touche les lignes dont il s'agit ; que, par suite, la demande de la compagnie ne saurait être accueillie ;

III. *En ce qui touche le quantième de* 12 *p.* 100 *sur les trois cinquièmes des dépenses de parachèvement des nouvelles lignes :*

Considérant que la compagnie prétend que le ministre a rejeté à tort des comptes de premier établissement de la ligne de Bel-Abbès à Chanzy et à Ras-El-Mâ, pour les exercices 1884 et suivants, une allocation de 12 p. 100 sur les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements pour les sections de ligne successivement mises en exploitation, et que

l'article 5 de la convention du 8 mai 1881, accordant d'une manière générale, conformément aux usages ordinaires, une allocation spéciale pour frais généraux relatifs à toutes les dépenses faites dans un but d'utilité pour la construction et la mise en service des lignes, les frais de parachèvement doivent nécessairement être compris parmi lesdites dépenses et bénéficier de la majoration dont il s'agit;

Mais considérant que, si l'article 5 invoqué par la compagnie dispose que le compte d'établissement comprendra un quantième de 15 et de 12 p. 100 du montant des dépenses utilement faites pour la construction et les approvisionnements, cette majoration, réglée à forfait, a été stipulée pour tenir compte des frais généraux afférents aux dépenses énumérées dans le paragraphe premier dudit article, mais ne saurait s'appliquer aux dépenses de parachèvement qui n'ont pas été comprises au forfait dont il s'agit et que, par suite, la demande de la compagnie, contraire aux termes de la convention, ne saurait être accueillie;

IV. *En ce qui touche les intérêts des sommes dues par la compagnie à titre de reversement comme perçues en trop pour la ligne du Tlélat à Sidi-Bel-Abbès :*

Considérant qu'aux termes des articles 5 et 7 du décret du 18 juin 1886, le montant des sommes que l'État doit avancer à la compagnie, à titre de garantie, et de celles que la compagnie pourrait avoir à verser au Trésor soit comme perçues en trop, soit à titre de remboursement, doit être fixé pour l'ensemble des lignes du réseau, sans aucune exception et que, par suite, il doit être établi pour chaque exercice un compte définitif unique dont les divers éléments doivent servir à fixer le solde à la charge de l'une ou de l'autre des parties;

Considérant, dès lors, que les sommes que l'État aurait payées en trop sur le premier semestre des années 1883, 1884 et 1885 en ce qui concerne la garantie afférente à la ligne du Tlélat à Sidi-Bel-Abbès ont dû nécessairement se compenser jusqu'à due concurrence avec celles dont il restait débiteur à titre de dernier cinquième à verser sur les autres lignes du réseau, et qu'il ne saurait être fondé à réclamer des intérêts pour des sommes dont le reversement à la charge de la compagnie était opéré de plein droit lors du règlement de compte définitif; que, dans ces circonstances, celle-ci est en droit de demander le remboursement des intérêts mis à sa charge par les décisions attaquées et qu'il y a lieu de faire droit à sa demande de ce chef;

V. *En ce qui touche les intérêts des capitaux employés à la*

constitution des approvisionnements de la ligne de la Senia à Aïn-Témouchent :

Considérant que la compagnie demande le rétablissement au compte d'exploitation d'une somme représentant l'intérêt à 4f,85 p. 100 des capitaux par elle employés aux approvisionnements nécessaires à l'exploitation de la ligne de la Senia à Aïn-Temouchent, lesdites dépenses ayant été supprimées par le ministre aussi bien en capital qu'en intérêts, comme non prévues par la convention du 10 décembre 1881 relative à ladite ligne ;

Mais considérant que si la compagnie se croyait fondée à contester l'interprétation donnée par le ministre à l'article 6 de la convention susrelatée, elle devait, dans le cas où le maximum du capital garanti n'aurait pas encore été atteint, réclamer l'imputation des capitaux dont s'agit au compte de premier établissement, mais qu'elle est sans droit pour en porter les intérêts au compte de l'exploitation et, par ce moyen, étendre, le cas échéant, la garantie de l'État au delà du maximum prévu ; que, par suite, la demande de la compagnie sur ce chef ne saurait être accueillie... (Il n'y a lieu de statuer sur les conclusions de la compagnie tendant au rétablissement du montant des détaxes non justifiées, au prix de la revente des vieilles matières et au mode de passation d'écritures pour les échanges de bâches et de wagons. L'État restituera à la compagnie de l'Ouest-Algérien, pour intérêts perçus sur les sommes versées en avance sur la garantie afférente à la ligne du Tlélat à Sidi-Bel-Abbès les sommes de : 1° 1.880f,60 pour l'exercice 1863 ; 2° 6.108f,86 pour l'exercice 1884, et 159f,34 pour l'exercice 1885. Lesdites sommes porteront intérêts à partir du jour du règlement par le ministre de l'exercice auquel elles s'appliquent. Arrêtés ministériels réformés en ce qu'ils ont de contraire. Surplus des conclusions de la compagnie rejeté. L'État supportera la moitié des dépens.)

(N° 313)

[2 juillet 1892]

Algérie. — Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature — Réclamation. — (Sieur Chaumont.)

Avis des agents. — Arrêté rendu sur une demande en dégrèvement qui n'a été ni instruite par le service des contributions

diverses, ni communiquée à la commission chargée de dresser l'état-matrice : annulation. Renvoi devant le conseil de préfecture.

(N° 314)

[8 juillet 1892]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Commission départementale. — Caractère de décision. — (Commune de Labastide-Marnhac.)

La délibération d'une commission départementale, ajournant la décision à intervenir sur le classement d'un chemin vicinal ordinaire jusqu'à ce que la question de propriété du sol ait été tranchée par les tribunaux judiciaires, ne constitue pas une décision susceptible d'être déférée au Conseil d'État.

(N° 315)

[8 juillet 1892]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Décision d'une commission départementale prononçant l'élargissement d'un chemin vicinal ordinaire au moyen de l'occupation de terrains bâtis. — Demande d'annulation pour excès de pouvoir. Non-lieu à statuer : depuis l'introduction du pourvoi, l'utilité publique des travaux a été déclarée par décret. — (Sieur Alleman.)

CONSIDÉRANT que la requête du sieur Alleman tendait à faire décider que la construction du chemin vicinal ordinaire n° 3 ne pouvait être entreprise que dans les conditions prévues à l'article 2 de la loi du 8 juin 1864 ; qu'ainsi la décision de la commission départementale du Lot devait être annulée pour cause d'incompétence ;

Mais considérant qu'il résulte des observations ci-dessus visées du Ministre de l'intérieur qu'un décret rendu le 25 mars 1892 a déclaré d'utilité publique les travaux dont s'agit ; qu'ainsi la requête du sieur Alleman est devenue sans objet... (Non-lieu à statuer.)

(N° 316)

[8 juillet 1892]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Anticipation non établie : l'assiette du chemin n'a jamais été exactement déterminée et la construction a été établie en dehors des anciennes limites du chemin. — (Dame de Dienne.)

CONSIDÉRANT que le procès-verbal ci-dessus visé a été dressé contre la dame de Dienne pour avoir construit un mur de clôture anticipant sur le sol du chemin vicinal n°s 2-3 de la commune de Servilly ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'assiette du chemin n'avait jamais été exactement déterminée et qu'il n'est pas établi que le mur construit par la dame de Dienne n'ait pas été édifié sur la limite ancienne de sa propriété et que, par suite, elle ait commis un empiètement sur le domaine public ; que, dès lors, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer la requérante des fins du procès-verbal dressé contre elle... (Arrêté annulé. Dame de Dienne renvoyée des fins du procès-verbal.)

(N° 317)

[8 juillet 1892]

Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Redressement. — Propriété close. — Servitude de reculement. — Travaux confortatifs. — (Sieur Imbert.)

La servitude de reculement ne frappe pas les immeubles clos de murs qui sont retranchables sur une grande profondeur par suite du redressement du chemin. — En conséquence, les travaux même confortatifs peuvent être exécutés au mur de clôture et l'exécution du plan d'alignement ne peut se poursuivre que par voie d'expropriation ou d'acquisition amiable (*).

Le dérasement d'un mur de clôture a-t-il le caractère d'un travail confortatif ? — Non. rés.

(*) Rapp. 16 janvier 1891, Palfray, *Ann.* 1892, p. 721 et les renvois.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la propriété dépendant de la succession de Beauveau-Craon, qui se trouve en bordure du chemin vicinal n° 5 dans la traverse de la commune de Saint-Ouen, est comprise sur une grande profondeur dans le projet d'élargissement dudit chemin à 12 mètres, tel qu'il résulte du plan d'alignement en date du 7 mai 1879 ; que l'axe du chemin a été déplacé, et que les parcelles ajoutées dans le projet présentent une surface à peu près égale au sol conservé de l'ancienne voie; que, dans ces circonstances, l'opération projetée constitue un véritable redressement qui ne peut être effectué qu'après acquisition amiable ou par voie d'expropriation du terrain nécessaire à ladite opération, et que la propriété dont s'agit n'a pas été frappée de la servitude d'alignement; qu'il suit de là qu'en admettant même que les travaux projetés par le requérant aient le caractère de travaux confortatifs, le préfet de la Seine n'a pu, sans excéder ses pouvoirs, se fonder sur le plan d'alignement précité pour refuser au sieur Imbert, ès-qualités, l'autorisation d'exécuter lesdits travaux... (Arrêté annulé.)

(N° 318)

[8 juillet 1892]

Dettes de l'État.— Déchéance quinquennale; Interruption; Retard provenant du fait de l'administration; Réserves; Recours; Décision ministérielle; Notification; Recevabilité. — (Sieur Hugot.)

La déchéance quinquennale ne peut pas être opposée à un entrepreneur de travaux publics, — alors que le ministre n'a pas statué sur ses réclamations formées en temps utile, et a ainsi mis obstacle à la liquidation et au payement; — alors que cet entrepreneur n'a porté ses réclamations devant la juridiction compétente que plus de cinq ans après l'ouverture de l'exercice dans lequel le ministre a statué.

Des réserves faites lors du payement de certains mandats, au sujet de créances litigieuses, ne peuvent pas équivaloir à une demande de payement et interrompre la déchéance quinquennale.

Recours. Décision. Notification irrégulière. Recevabilité. —

Lorsque les réclamations d'un entrepreneur ont fait l'objet de deux décisions signées, l'une pour le ministre par le directeur du génie, l'autre par le ministre régularisant la première, le délai de recours contre la seconde décision ne court pas de la notification d'une lettre informant l'entrepreneur « que l'indication portée sur la copie de la décision primitivement notifiée d'une signature pour le ministre et par son ordre était inexacte et devait être remplacée par la signature du ministre lui-même ». — Cette déclaration ne constitue pas une notification régulière de la deuxième décision.

. . . .

SUR LA RECEVABILITÉ :

CONSIDÉRANT que, si la décision du 27 février 1890, dont un extrait a été notifié au sieur Hugot le 5 mars suivant et contre laquelle il s'est pourvu le 9 avril de la même année, était signée « pour le ministre et par son ordre » par le directeur de la quatrième direction, et si le ministre, pour réparer ce vice de forme a signé personnellement, à la même date du 27 février 1890, une nouvelle dépêche conçue d'ailleurs dans des termes identiques à ceux de la décision primitive, il résulte de l'instruction que cette pièce n'a jamais été notifiée régulièrement au requérant, et que ce dernier n'en a connu l'existence que par la production qui en a été faite par le ministre le 27 février 1891 ; qu'ainsi, en admettant que le recours formé par le sieur Hugot le 9 avril 1890 fut non-recevable, comme dirigé contre un acte ne constituant pas une décision administrative, ledit sieur Hugot s'est régulièrement pourvu contre la dépêche personnellement signée par le ministre, en la déférant au Conseil d'État par un nouveau recours enregistré le 23 mars 1891, dans les trois mois de la connaissance qu'il a eu de cette dépêche; qu'à la vérité, le ministre de la guerre soutient que ladite dépêche qui aurait eu le caractère d'une décision régularisée a été notifiée au sieur Hugot le 11 avril 1890, par une lettre du directeur du génie à Maubeuge, et que l'entrepreneur devait, sous peine de déchéance, se pourvoir devant le Conseil dans un délai de trois mois à partir de cette date;

Mais considérant que la lettre précitée du 11 avril 1890 ne mentionne même pas l'existence d'une décision nouvelle, et qu'elle se borne à informer le sieur Hugot que l'indication, portée sur la copie de la décision primitivement notifiée, d'une signature pour le ministre et par son ordre, était inexacte et devait être remplacée par celle de la signature du ministre lui-même; que,

dans ces circonstances, cette lettre n'a pas eu le caractère d'une notification qui puisse être opposée au sieur Hugot; que, de ce qui précède, il résulte qu'il y a lieu de déclarer recevable le recours formé par le sieur Hugot contre la décision ministérielle précitée;

AU FOND :

Considérant que le ministre de la guerre, dans ses conclusions enregistrées les 25 juin 1891 et 4 février 1892, n'oppose au fond aucune fin de non-recevoir aux réclamations du sieur Hugot contenues : 1° dans les chefs nos 54, 61, 85, 97, 129, 140, 142 et 147 du mémoire D; 2° dans le chef 39 paragraphe, 5 du mémoire E, et 3° dans tous ceux du mémoire F; qu'il soutient seulement que la déchéance quinquennale est encourue par les mémoires A du 4 août 1881 afférent à l'exercice 1880, B et C du 26 septembre 1882 afférents à l'exercice 1881 (budget extraordinaire et budget ordinaire) et pour toutes les réclamations définitivement rejetées par la décision ministérielle du 27 décembre 1884, c'est-à-dire pour tous les chefs des mémoires D et E autres que ceux ci-dessus énumérés et pour tous ceux du mémoire G;

Considérant que, si le sieur Hugot n'a saisi le conseil de préfecture des réclamations que le ministre repousse comme non-recevables que le 22 janvier 1889, il résulte de l'instruction que pour les mémoires A, B et C, le requérant avait, par sa lettre du 26 septembre 1884, sollicité du ministre de la guerre l'examen des réclamations afférentes aux exercices visés par les mémoires et rejetées par le directeur du génie de Lille et qu'il n'a pas été statué par ledit ministre sur cette demande; que, dans ces circonstances, c'est à tort que la déchéance quinquennale a été appliquée aux réclamations de l'entrepreneur comprises dans les mémoires qui précèdent;

Mais considérant, en ce qui concerne les réclamations comprises dans les mémoires D, E, G, et rejetées par la décision ministérielle du 27 décembre 1884, que le sieur Hugot n'a porté la réclamation devant la juridiction compétente que le 22 janvier 1889, plus de cinq ans après l'ouverture de l'exercice 1884 et que les réserves par lui faites lors du payement des mandats qui lui ont été délivrés en 1884 et 1885 ne peuvent être considérées comme équivalant à des demandes en payement de créances encore litigieuses; que, dès lors, c'est à bon droit que par la décision attaquée le ministre de la guerre a prononcé, conformément à l'article 9 de la loi précitée du 29 janvier 1831, la déchéance quinquennale contre les réclamations dont s'agit...

(Décision ci-dessus visée réformée en tant qu'elle a appliqué la déchéance quinquennale aux réclamations du sieur Hugot comprises dans les mémoires A, B, C, dans les chefs 44, 61, 85, 97, 129, 140, 142 et 147 du mémoire D, dans le chef 39, § 5 du mémoire E et dans tous ceux du mémoire F. L'État supportera les dépens. Surplus des conclusions du sieur Hugot rejeté.)

(N° 319)

[13 juillet 1892]

Communes. — Rues et places. — Ruelle. — Ouverture d'une voie nouvelle. — Servitude de reculement. — Plan d'alignement. — (Dame veuve Bidault et sieur Bidault fils.)

Le préfet commet un excès de pouvoir en prononçant par voie d'approbation d'un plan d'alignement l'élargissement d'une ruelle particulière, alors que cette opération constitue en réalité l'ouverture d'une voie nouvelle. — Il ne peut être procédé à cette opération que par voie d'expropriation (*).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction, et notamment du plan des lieux, que l'arrêté ci-dessus visé du préfet de Seine-et-Oise, portant approbation du plan d'alignement de la ruelle des Vignes dans la commune de Rambouillet, a pour objet en réalité l'ouverture d'une voie nouvelle, tant pour la partie désignée comme étant le prolongement de la ruelle des Vignes jusqu'à la rue de l'Ebat, que pour celle qui se trouve entre l'angle actuel de la rue des Petits-Champs et le point où aboutit ladite rue rectifiée, et qui est bordée d'un côté par la propriété de la dame veuve Bidault; qu'il ne pouvait être procédé à cette opération au moyen d'un simple élargissement, effectué par application de la servitude d'alignement, et que c'est à tort que le préfet n'a pas appliqué à toutes les propriétés situées en bordure de la rue dont s'agit la réserve contenue à l'article 3 de l'arrêté attaqué, et qui a pour effet de soustraire les propriétés situées dans une partie de cette voie à l'application des servitudes

(*) Voy. 8 juillet 1892, Imbert, *suprà*, p. 694 et le renvoi.

de voirie; que, dans ces conditions, les requérants sont fondés à demander l'annulation de l'arrêté attaqué... (Arrêté annulé.)

(N° 320)

[13 juillet 1892]

Communes. — Rues et places. — Propriété d'un terrain contestée. — Arrêté préfectoral le rangeant dans la voirie urbaine : excès de pouvoir. — (Sieur Cahuzac.)

Un préfet ne peut pas sans excès de pouvoir déclarer par arrêté qu'un terrain litigieux fait partie de la voie publique, alors que l'autorité judiciaire n'a prononcé le renvoi devant l'autorité administrative d'aucune question préjudicielle (*).

. . . .

CONSIDÉRANT que le terrain situé au-devant de l'immeuble du sieur Cahuzac, et qui a donné lieu à l'arrêté susvisé du préfet du Tarn, faisait l'objet d'un litige entre la commune de Labastide-de-Lévis et le sieur Cahuzac, qui en revendiquait la propriété; qu'au cours de l'instance engagée à cet effet devant l'autorité judiciaire, le préfet, sur la demande du conseil municipal de la commune, laquelle était partie dans l'instance, et en l'absence de tout renvoi devant l'autorité administrative par le tribunal civil de Gaillac, a déclaré, par l'arrêté attaqué, que le terrain litigieux était une voie publique faisant partie de la voirie urbaine de ladite commune, tout au moins depuis la confection du plan cadastral; que cette décision, par laquelle le préfet intervenait dans un litige portant sur une question de propriété, est entachée d'excès de pouvoir; qu'ainsi le requérant est fondé à en demander l'annulation;

(*) Comp. en matière de voirie urbaine : 5 décembre 1866, Bernard, p. 1092; — 4 mai 1877, Ragot, p. 413; — 19 mars 1886, Bonnebeau, *Arr. du C. d'Et.*; — en matière de chemins vicinaux ; 27 février 1882, Massé, *Ann.* 1862, p. 508; — 23 mars 1865, Vincent, p. 933; — 8 janvier 1886, Rougit, *Arr. du C. d'Et.*, p. 3; — en matière des chemins ruraux : 9 novembre 1888, Chandon, p. 803 et la note ; — 17 mai 1889, Vinis, p. 598; — 9 août 1889, Desnos, p. 965; — Charles, 13 décembre 1889, *Arr. du C. d'Et.*, p. 1155. — Voir encore : 8 mars 1889, Donau, *Ann.* 1890, p. 737; — 17 mai 1889, Périer, *Ann.* 1890, p. 1003.

Sur les conclusions du sieur Cahuzac tendant à ce que la commune de Labastide-de-Lévis soit déclarée intervenante à raison du mémoire qui a été produit par le maire, et à ce que les dépens soient mis à sa charge :

Considérant que la commune n'a pas été mise en cause devant le Conseil d'État; que la pièce dont il s'agit, transmise par le ministre de l'intérieur en même temps que ses observations, ne saurait la faire considérer comme intervenante; que, dès lors, les conclusions du sieur Cahuzac sur ce point ne sont pas fondées... (Arrêté annulé. Rejet du surplus des conclusions du sieur Cahuzac.)

(N° 321)

[13 juillet 1892]

Travaux publics. — Construction de ponts. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Département de la Haute-Garonne contre sieur Sainte-Colombe.)

Art. 9. — *Lorsqu'un entrepreneur a, par un acte de cession, transféré à des tiers le droit de se faire payer directement des sommes à lui dues par un département, cette convention n'a pas eu pour effet de donner qualité aux cessionnaires pour se substituer dans le règlement du décompte à l'entrepreneur, seul adjudicataire des travaux, alors que ladite convention a été conclue sans la participation du département débiteur et n'a pas été acceptée par lui* (*I*).

Art. 33. — *Hausse du prix de la main-d'œuvre par suite des travaux exécutés en régie par l'administration. Non-lieu à indemnité : aucune clause du marché n'obligeait l'administration à accepter pour les ouvriers qu'elle employait en régie le taux des salaires payés par l'entrepreneur; celui-ci aurait pu seulement demander la résiliation de son entreprise* (*XII*).

Art. 41. — *Décompte signé sous réserves par l'entrepreneur; motifs de ces réserves déduits dans une note subséquente : recevabilité des réclamations formulées* (*IV*).

Art. 49. — *Retard dans les payements pendant l'exécution des travaux. Payement faits dans la mesure des fonds disponibles : pas d'indemnité* (*VII*).

Intérêts alloués à partir de l'expiration du délai de trois

mois qui suit la réception définitive, faite nonobstant quelques défectuosités dans l'exécution des travaux (*XIII*).

Détail estimatif : Prévision en ce qui touche les moellons de fondation. — Un entrepreneur n'est pas fondé à se prévaloir des prévisions du détail estimatif pour réclamer une indemnité à raison de ce que la quantité de moellons à retirer des fondations qui devait lui être attribuée aurait été inférieure à celle portée audit détail estimatif. — La quantité portée au détail estimatif constituant une simple prévision et il n'est dû à l'entrepreneur une indemnité que pour la quantité de moellons retirée effectivement des fondations, qui ne lui a pas été attribuée (*XI*).

Force majeure. — Pont de service enlevée par une crue : indemnité due à l'entrepreneur (*II*).

Griefs non justifiés (*VIII*, *IX*).

Sujétions : modification dans la provenance de la chaux; changement autorisé sur la demande de l'entrepreneur : pas d'indemnité (*III*).

Matériaux désignés au devis sous le nom de moellons piqués et constituant par la dimension qui leur était attribuée dans les dessins d'exécution de véritables pierres de taille. Fausse dénominations ayant été de nature à induire l'entrepreneur en erreur. Indemnité allouée (*VI*).

Activité exceptionnelle demandée pour certains travaux. Non-lieu à indemnité; l'arrêté de mise en demeure n'a pas été exécuté (*X*).

Travaux supplémentaires. Épaisseur donnée aux chapes d'un pont supérieure à celle prévue au devis : supplément de prix alloué; fixation de la somme due à l'aide des prix portés au bordereau et en tenant compte du rabais de l'adjudication (*IV*).

Travaux non prévus au devis : allocation d'un prix nouveau (*V*).

. . . .

I. Sur les conclusions *des sieurs Fauquet et autres :*

Considérant que les requérants se fondent, pour demander que le bénéfice des conclusions prises par le sieur Sainte-Colombe leur soit adjugé, sur ce fait que, par un acte de cession authentique en date du 30 août 1886, celui-ci leur aurait transféré le droit de se faire payer directement des sommes qui lui seraient dues par le département de la Haute-Garonne;

Considérant que cette convention, conclue sans la participation du département de la Haute-Garonne et qui n'a pas été acceptée par lui, ne saurait donner qualité aux requérants pour se substi-

tuer, pour le règlement du décompte, contrairement aux dispositions de l'article 9 du cahier des clauses et conditions générales, à l'entrepreneur, seul adjudicataire des travaux; qu'ainsi la requête des sieurs Fauquet et autres doit être écartée comme non-recevable;

II. SUR LE RECOURS FORMÉ PAR LE DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-GARONNE : — *En ce qui concerne l'enlèvement d'un pont de service :*

Considérant que les experts ont évalué à 217 francs le préjudice résultant pour l'entrepreneur de l'enlèvement d'un pont de service par une crue de la rivière de l'Oue, qui a constitué un cas de force majeure; que ni le département, ni l'entrepreneur n'établissent que cette évaluation soit inexacte et qu'ainsi il y a lieu de rejeter le recours qu'ils ont formé contre cette disposition de l'arrêté attaqué;

III. *En ce qui touche les changements apportés au cours du marché à la provenance de la chaux prévue au devis :*

Considérant qu'il résulte du rapport des experts que la substitution de la chaux du Teil à la chaux de Bazert, prévue au devis, a eu lieu, non pas comme le soutient l'entrepreneur en vertu de la lettre de l'ingénieur, du 11 juin 1877, mais sur la demande du sieur Sainte-Colombe, au mois de décembre 1876; qu'ainsi ce dernier n'est pas fondé à demander de ce chef un supplément de prix et qu'il y a lieu de réformer sur ce point, conformément aux conclusions des experts, l'arrêté attaqué;

IV. *En ce qui touche la surépaisseur du ciment des chapes :*

Considérant que le département de la Haute-Garonne soutient que la demande de l'entrepreneur, relative à la chape du pont de Mousquèros doit être écartée comme non-recevable par application de l'article 41 du cahier des clauses et conditions générales pour 167^{m},41 portés en travaux terminés au décompte de l'année 1877;

Considérant qu'il résulte de l'examen dudit décompte que l'entrepreneur ne l'a signé qu'en faisant des réserves; qu'il est constaté par le rapport des experts qu'il a déduit dans une note subséquente les motifs de ces réserves et que le département de la Haute-Garonne ne justifie pas que ces réserves aient été insuffisantes pour sauvegarder le droit de l'entrepreneur sur ce point;

AU FOND :

Considérant que l'entrepreneur a été obligé, par les ordres des ingénieurs de donner aux chapes des ponts de Mousquères et de Trébons une épaisseur supérieure à celle prévue au devis; que,

si le département soutient que cette modification a été nécessitée par la mauvaise exécution de l'extrados des voûtes, il n'apporte aucune preuve de cette allégation ; qu'ainsi l'entrepreneur est fondé à réclamer de ce chef un supplément de prix ;

Considérant que les experts ont évalué les sommes dues à l'entrepreneur à l'aide des prix portés au bordereau et en tenant compte du rabais de l'adjudication et que ni le département, ni le sieur Sainte-Colombe n'établissent que cette évaluation soit inexacte ; qu'ainsi il y a lieu de maintenir leur évaluation qui a été adoptée par l'arrêté attaqué ;

V. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à obtenir un supplément de prix pour la maçonnerie des têtes de l'aqueduc Jourdaux et la taille des parements courbes des parapets :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et du rapport des experts que l'exécution de la maçonnerie des têtes de l'aqueduc Jourdan et la taille des parements courbes des parapets ont constitué des travaux non prévus au devis ; qu'ainsi l'entrepreneur avait droit sur ces deux chefs à l'allocation d'un prix nouveau et qu'il n'est pas justifié que les experts et l'arrêté attaqué aient fait dans la fixation de ce prix une appréciation inexacte des droits de l'entrepreneur et de ceux du département ;

VI. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à l'allocation d'un supplément de prix pour l'exécution des maçonneries d'appareil :*

Considérant qu'il résulte du rapport des experts que les matériaux désignés au devis pour l'exécution des maçonneries sous le nom de moellons piqués constituaient par la dimension qui leur était attribuée dans les dessins d'exécution de véritables pierres de taille pour lesquelles les prix portés au bordereau étaient insuffisants ; que cette fausse dénomination a été de nature à induire en erreur l'entrepreneur qui est fondé à réclamer de ce chef une indemnité dont les experts et l'arrêté attaqué ont fait une équitable appréciation ;

VII. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à l'allocation d'une indemnité pour retards dans les payements et dans la remise des états indicatifs :*

Considérant, d'une part, que les payements ont toujours été faits pendant l'exécution des travaux dans la mesure des fonds disponibles ; qu'ainsi les retards dont se plaint l'entrepreneur ne peuvent, en vertu des dispositions de l'article 49 du cahier des clauses et conditions générales, donner naissance à aucun droit à indemnité en sa faveur ; que, d'autre part, l'entrepreneur, qui

n'a jamais réclamé des ingénieurs la remise des états indicatifs n'est pas fondé à soutenir que le retard qu'il allègue lui ait causé un préjudice ;

VIII. Sur le recours incident de l'entrepreneur :

Sur le grief tiré des retards apportés par les ingénieurs dans la remise des dessins et dans les épuisements exécutées en régie:

Considérant qu'il résulte du rapport des experts que l'entrepreneur ne justifie d'aucun préjudice qui lui aurait été causé par un retard dans la remise des dessins ou dans l'exécution des épuisements à la charge du département ;

IX. *Sur le grief tiré de l'arrêt des chantiers imputable au département :*

Considérant qu'il résulte du rapport des experts qu'aucun arrêt dans les travaux ne peut être imputé à la faute de l'administration ;

X. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à l'allocation d'une indemnité à raison de l'activité exceptionnelle imprimée aux travaux de la culée droite du pont de Mousquères :*

Considérant que l'entrepreneur se fonde pour demander une indemnité sur un arrêté de mise en demeure du 12 février 1877, lui enjoignant d'avoir à terminer dans un délai de quatre jours les maçonneries de la culée droite du pont de Mousquères ; qu'il résulte de l'instruction que ledit arrêté n'a reçu aucune exécution ; qu'ainsi l'entrepreneur n'est pas fondé à soutenir qu'il ait éprouvé de ce chef aucun préjudice ;

XI. *En ce qui concerne la distraction des moellons des fondations :*

Considérant que l'entrepreneur se fonde pour réclamer une indemnité sur les dispositions du détail estimatif qui prévoyaient l'attribution à son profit d'une quantité de 10 mètres cubes de moellons piqués à retirer des fondations ;

Considérant que cette quantité ne constituait qu'une simple prévision qui ne pouvait engager le département et que celui-ci ne doit d'indemnité à l'entrepreneur que pour la quantité de moellons qui, ayant été retirée effectivement des fondations, n'a pas été attribuée au sieur Sainte-Colombe ; que les experts et l'arrêté attaqué ont fait une juste évaluation de la valeur et de la quantité desdits moellons ; qu'ainsi il y a lieu de rejeter le recours incident de l'entrepreneur sur ce point ;

XII. *En ce qui concerne la hausse des prix de la main-d'œuvre par suite de travaux exécutés en régie par l'administration :*

Considérant qu'aucune clause du marché intervenu entre le

sieur Sainte-Colombe et l'administration n'obligeait celle-ci à accepter pour les ouvriers qu'elle employait en régie le taux des salaires payés par l'entrepreneur ; que, dès lors, le sieur Sainte-Colombe n'est pas fondé à soutenir qu'en payant des prix plus élevés que les siens aux ouvriers qu'elle occupait, elle ait contrevenu à ses engagements ; qu'en admettant que ce fait ait entraîné l'augmentation de prix signalée par le requérant, cette augmentation ne lui donnait d'autre droit, aux termes de l'article 33 du cahier des clauses et conditions générales, que celui de demander la résiliation de son entreprise ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa demande d'indemnité ;

XIII. *Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :*

Considérant que la date de la réception définitive du pont de Mousquères doit être fixée, conformément à l'avis des experts, au 16 juin 1879, et qu'il y a lieu, nonobstant quelques défectuosités relevées par l'administration dans les pierres des bahuts du pont de Trébons, de fixer la date de la réception définitive de cet ouvrage au 1er septembre de la même année ; qu'ainsi c'est avec raison que l'arrêté attaqué a décidé, conformément à l'article 49 des clauses et conditions générales, que les intérêts des sommes dues à l'entrepreneur courraient de plein droit à son profit trois mois à partir de chacune de ces dates ;

Considérant que l'entrepreneur a demandé les intérêts des intérêts à la date du 9 septembre 1887 et qu'il y a lieu de faire droit à sa demande par application de l'article 1154 du Code civil ;

XIV. *Sur les conclusions de l'administration tendant à la restitution, avec intérêts, des sommes payées en trop à l'entrepreneur en exécution de l'arrêté attaqué :*

Considérant que le département de la Haute-Garonne ne justifie d'aucun payement fait au sieur Sainte-Colombe en exécution de l'arrêté attaqué ;

XV. *Sur les frais d'expertise :*

Considérant qu'il y a lieu, étant donnée l'insuffisance des offres faites par le département, de maintenir la répartition des frais d'expertise faite par le conseil de préfecture... (La requête des sieurs Fauquet et autres est rejetée comme non recevable. Le département de la Haute-Garonne est déchargé : 1° des condamnations prononcées contre lui à raison de la substitution de la chaux du Teil pendant une partie des travaux à la chaux prévue au devis ; 2° des sommes mises à sa charge par l'arrêté

attaqué, à raison du retard dans les payements et du défaut de remise des états indicatifs. Rejet du surplus des conclusions du département de la Haute-Garonne et du recours incident de l'entrepreneur. Intérêts capitalisés à la date du 9 septembre 1887. Il sera fait masse des dépens exposés par le département et le sieur Sainte-Colombe qui seront supportés pour un quart par le département de la Haute-Garonne et pour trois quarts par le sieur Sainte-Colombe.)

(N° 322)

[13 juillet 1882]

Travaux publics. — Construction de l'École nationale des Arts et Métiers de Lille. — Suspension des travaux pendant plus d'un an. — Résiliation. — Indemnité. — Cahier des clauses et conditions générales du service des bâtiments civils du 10 avril 1877. — (Sieur Molès.)

Art. 37 : *Travaux suspendus pendant plus d'une année par le fait de l'administration et en dehors de tout cas de force majeure : Résiliation prononcée ; renvoi à l'expertise pour la fixation d'une indemnité. Rejet d'une objection tirée de ce que l'administration n'aurait jamais notifié à l'entrepreneur des ordres prescrivant la cessation absolue ou l'ajournement pour plus d'une année des travaux commencés.*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le 16 août 1890, date à laquelle a été rendu le premier des arrêtés susvisés du conseil de préfecture du Nord, les travaux adjugés au sieur Molès, le 16 novembre 1885 étaient, par le fait de l'administration, et en dehors de tout cas de force majeure, suspendus depuis plus d'une année ; qu'ainsi ledit sieur Molès était fondé à demander la résiliation de son entreprise par application de l'article 37 des clauses et conditions générales du service des bâtiments civils du 10 avril 1877, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a, par l'arrêté précité, refusé de la prononcer ; qu'il y a lieu par suite d'annuler ledit arrêté et, par voie de conséquence, celui du même conseil du 7 juillet 1891, qui a décidé que le sieur Molès n'avait droit qu'à partir de cette dernière époque à la résiliation de son marché ;

Mais considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer dès à présent sur l'indemnité réclamée par le sieur Molès; que, dès lors, cet entrepreneur doit être renvoyé devant le conseil de préfecture pour y être, après expertise, statué ce qu'il appartiendra sur ce chef de la demande;

***Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :* . . . .**

Considérant que de ce qui précède, il résulte qu'il n'y a lieu en l'état, d'accueillir les conclusions du sieur Molès à fins d'intérêts et d'intérêts des intérêts... (Arrêtés annulés. Le marché passé par le sieur Molès avec l'État, le 16 novembre 1885, pour la construction de l'École nationale des Arts et Métiers de Lille est résilié au profit dudit sieur Molès. Le sieur Molès est renvoyé devant le conseil de préfecture du Nord, pour y être statué sur ce qu'il appartiendra sur sa demande, après expertise à l'effet d'évaluer le matériel de l'entreprise et les matériaux approvisionnés par ordre sur le chantier et remplissant les conditions du devis, et de rechercher la consistance des divers éléments du préjudice que le sieur Molès a pu éprouver par le fait de la résiliation. Le recours du ministre des travaux publics est rejeté. Les dépens exposés par le sieur Molès seront supportés par l'État. Il n'y a lieu en l'état de statuer sur les conclusions du sieur Molès tendant à l'allocation des intérêts et les intérêts des intérêts.)

(N° 323)

[13 juillet 1892]

***Travaux publics communaux. — Ville de Nice. — Promenade des Anglais.— Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866.* — (Sieur Bosdure contre ville de Nice.)**

Art. 32. Diminution de plus d'un tiers dans l'importance de certaines maçonneries : Renvoi à l'expertise sur le point de savoir s'il en est résulté un préjudice pour l'entrepreneur. Rejet d'une objection tirée de ce que la non-exécution d'autres ouvrages aurait permis d'augmenter les maçonneries dont s'agit ; il y avait deux natures distinctes d'ouvrage, ayant chacune son prix spécial au bordereau (III).

Augmentation de plus d'un tiers dans l'importance de certains ouvrages. Indemnité allouée (VI).

Bénéfice proportionnel : Non-lieu à l'allocation d'une somme spéciale, pour bénéfice proportionnel : celui-ci est contenu dans les prix alloués à l'entrepreneur (VIII).

Dommage à l'entrepreneur : Surtaxes d'octroi approuvées postérieurement à l'adjudication, mais votées antérieurement à ladite adjudication ; non-lieu à indemnité (IV).

Faux frais mis à la charge de l'entrepreneur (VIII).

Retard dans la livraison des terrains : Non-lieu à indemnité : ce retard était prévu lors de l'adjudication (II).

Rabais d'adjudication : Est applicable aux travaux supplémentaires, alors que les travaux sont de même nature que ceux prévus au devis et au bordereau du prix (V).

Réclamation : accord : décidé que devant le conseil de préfecture l'accord des parties portant seulement sur le montant des sommes reçues par l'entrepreneur, le conseil de préfecture avait à tort considéré l'accord comme portant sur tout le décompte (I).

Travail supplémentaire : Décidé que les prix alloués à l'entrepreneur pour des travaux supplémentaires constituent la rémunération complète de toutes ses dépenses, y compris les avances de fonds ; que ledit entrepreneur ne peut réclamer les intérêts des sommes à lui allouées pour ces travaux et le remboursement de la commission de banque qu'il aurait payée (VII).

MÉMOIRE A : — I. *En ce qui concerne le payement du solde et des intérêts :*

Considérant que la ville reconnaît que devant le conseil de préfecture l'accord des parties portait seulement sur le montant des sommes reçues par le sieur Bosdure ; que, par suite, il y a lieu de réformer l'arrêté du 11 juin 1887 dans celles de ses dispositions par lesquelles il a constaté que le requérant a accepté le règlement de son décompte arrêté par la ville ;

II. *En ce qui concerne la demande d'indemnité pour retard dans la livraison des terrains :*

Considérant qu'aux termes exprès du cahier des charges, le sieur Bosdure n'avait droit à aucune indemnité à raison des retards dans la livraison des terrains et qu'il devait exécuter d'abord ses travaux sur les parcelles qui seraient disponibles ; qu'il résulte de l'instruction qu'immédiatement après l'adjudication, il a été mis en possession des terrains nécessaires pour

commencer son entreprise et que, si l'administration municipale n'a pu lui délivrer le surplus des terrains avant l'expiration du délai de dix mois prévu dans l'intérêt de la ville pour l'achèvement de l'ouvrage, l'entrepreneur ne justifie d'aucune circonstance de nature à engager la responsabilité de l'administration en ce qui concerne ce retard qui était prévu lors de la mise en adjudication, qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de la demande ;

III. *Sur la demande d'indemnité pour modification de plus d'un tiers dans les natures d'ouvrages prévus au devis pour le massif de couronnement du perré et pour les caniveaux :*

Considérant que, d'après le détail estimatif, dont les dispositions ne peuvent donner lieu à aucun doute, le massif de couronnement du perré devait être construit en maçonnerie de chaux hydraulique et de moellons de choix, au prix de 22 francs le mètre cube ; que l'entrepreneur ayant reçu l'ordre d'exécuter cet ouvrage en béton hydraulique au prix de 11 francs le mètre cube, c'est à tort que le conseil de préfecture l'a déclaré mal fondé à se prévaloir des dispositions de l'article 32 des clauses générales pour demander une indemnité ;

Considérant, d'autre part, que les caniveaux en ciment Vicat prévus au détail estimatif, pour une quantité de 810^{m2},55, au prix de 5 francs le mètre carré n'ont pas été construits et que la ville n'est pas fondée à opposer à l'entrepreneur l'augmentation que la suppression de ce travail aurait permis de donner aux maçonneries, lesquelles constituaient une nature d'ouvrage distincte ayant son prix spécial au bordereau ;

Considérant que les modifications apportées dans l'exécution de ces deux natures d'ouvrages ouvriraient un droit à indemnité au profit de l'entrepreneur, par application de l'article 32 des clauses et conditions générales, dans le cas où il serait prouvé qu'il en est résulté pour lui un préjudice ; mais que l'état de l'instruction ne permet pas de se prononcer dès maintenant sur l'existence et l'étendue de ce préjudice et qu'il y a lieu de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra, après expertise ;

IV. *Sur la demande tendant au remboursement des surtaxes d'octroi :*

Considérant que, si l'approbation de ces surtaxes est postérieure à l'adjudication du 6 novembre 1882, elles avaient été votées dès le 11 mars précédent; qu'ainsi le sieur Bosdure n'est pas fondé

à soutenir qu'elles ne sont pas entrées dans les prévisions des parties ;

V. *Sur les conclusions tendant au remboursement du rabais de l'adjudication sur le prix des travaux supplémentaires :*

Considérant que ces travaux sont de même nature que ceux prévus au devis et au bordereau des prix ; qu'à l'appui de sa demande l'entrepreneur se borne à prétendre qu'il n'a consenti à les exécuter, sans se prévaloir de l'article 30 pour demander la résiliation, qu'à la condition que le prix lui en serait payé sans aucun rabais ; mais qu'il n'apporte pas la preuve de cette convention ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa demande ;

VI. — MÉMOIRE B : — *En ce qui concerne l'indemnité pour augmentation de plus du tiers dans les cubes prévus au devis pour les terrassements et les aqueducs :*

Considérant que l'augmentation des travaux dont il s'agit n'est pas contestée et qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert que cette modification a causé à l'entrepreneur un préjudice à raison duquel il y a lieu de lui allouer une indemnité qui sera équitablement fixée à la somme de 6.400 francs ;

VII. — *Sur la demande de* 9.976f,20 *pour intérêts de la somme de* 149.643f,11 *montant des travaux supplémentaires et pour commission de un quart à la Banque de France :*

Considérant que les prix alloués au sieur Bosdure pour les travaux supplémentaires qu'il a consenti à exécuter constituent la rémunération complète de toutes ses dépenses y compris les avances de fonds ; qu'ainsi l'entrepreneur ne peut, sous la forme d'une demande d'intérêts de ces avances, et de un quart de commission, réclamer un supplément de prix ;

VIII. — *Sur la demande de* 14.964 *francs pour remboursement des faux frais et pour bénéfice proportionnel :*

Considérant, d'une part, que les faux frais doivent rester à la charge de l'entrepreneur, d'autre part, que le bénéfice proportionnel est contenu dans les prix alloués à l'entrepreneur ; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de réclamation ;

IX. — *Sur les intérêts des intérêts :*

Considérant que le conseil de préfecture a alloué au sieur Bosdure les intérêts à partir du 3 septembre 1886 ; que les intérêts des intérêts ont été demandés devant le Conseil d'État, aux dates des 2 novembre 1888 et 7 avril 1891 ; qu'à ces dates il était dû

plus d'une année d'intérêts ; que, par suite, il y a lieu de faire droit aux conclusions de l'entrepreneur sur ce point... (Parties renvoyées devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra, après expertise, à l'effet de rechercher l'existence et l'étendue du préjudice pouvant résulter pour le sieur Bosdure, des modifications apportées dans les quantités des ouvrages prévus au détail estimatif, pour la construction du couronnement du perré et des caniveaux en ciment Vicat. Arrêté du 11 juin 1887 réformé en ce qu'il a de contraire à la présente décision et en tant qu'il a constaté que l'accord des parties devant ledit conseil portait sur le règlement du décompte. Indemnité de 490f,90, allouée par l'arrêté en date du 29 juin 1888, élevée à 6.400 francs, avec les intérêts à partir du 3 septembre 1886 capitalisés aux dates des 2 novembre 1888 et 9 avril 1891. Les frais de l'expertise seront supportés par la ville de Nice. Il sera fait masse des dépens qui seront supportés pour trois quarts par la ville de Nice et le surplus par le sieur Bosdure.)

(N° 324)

[13 juillet 1892]

Travaux publics. — Extraction de matériaux. — Périmètre de reboisement. — Procédure : Recours direct ; Non-recevabilité ; Absence de litige ; Non-lieu à statuer. — (Ministre de l'agriculture contre sieur Ladouceur.)

Le Ministre de l'agriculture n'est pas recevable à former un recours directement devant le Conseil d'État contre un arrêté préfectoral qui a autorisé un entrepreneur à extraire des matériaux dans un terrain compris dans un périmètre de reboisement.

Considérant qu'à la suite du premier arrêté, en date du 23 février 1891, par lequel le préfet des Basses-Alpes a autorisé le sieur Ladouceur, entrepreneur de travaux publics, à extraire des matériaux dans un terrain faisant partie d'un périmètre de reboisement, il est, à la date du 3 mars suivant, intervenu un second arrêté préfectoral déterminant les diverses clauses et conditions auxquelles devait être soumis l'entrepreneur ; que le Ministre de l'agriculture reconnaît que ce second arrêté, pris

conformément aux propositions de l'administration des forêts, lui a donné satisfaction ; qu'il suit de là qu'il n'existe pas de litige sur lequel la juridiction administrative puisse être appelée à statuer ; qu'au surplus, si le Ministre de l'agriculture se croyait fondé à contester la légalité du premier arrêté préfectoral qui a autorisé une extraction de matériaux dans le terrain précité, c'est devant le conseil de préfecture, en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, qu'il devait porter sa réclamation ; qu'il y a donc lieu de rejeter son recours comme non recevable... (Rejet.)

(N° 325)

[22 juillet 1892]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Laporte.)

Art. 32. — *Diminution d'une nature de travaux n'excédant pas le tiers des quantités prévues au devis : pas d'indemnité* (16e *chef*).

Diminution de plus d'un tiers dans le cube des emprunts prévus pour la construction de remblais. Pas d'indemnité due : cette modification au projet, résultant d'un accord intervenu entre les ingénieurs et l'entrepreneur a fait l'objet d'une indemnité fixée par la convention (4e *chef*).

L'augmentation ou la diminution de plus d'un tiers dans les ouvrages prévue au devis ne donne pas lieu à l'allocation d'une indemnité — si elle n'a causé aucun préjudice à l'entrepreneur, — si elle a été décidée et annoncée à l'entrepreneur avant l'adjudication, — si elle provient du fait de l'entrepreneur (12e, 13e, 14e *chefs*).

Déblais. — Classification. — Décidé, par application du cahier des charges, que la proportion des deux natures de déblais supplémentaires exécutés n'ayant pas été déterminée au moyen d'attachements contradictoires, cette proportion devait être établie d'après celle indiquée à l'avant-métré (2e *chef*).

Difficultés imprévues provenant uniquement de la mauvaise saison pendant laquelle les travaux ont été exécutés. Pas d'indemnité (10e *chef*).

Faux frais. — Décidé que le prix des déblais comprend les dépenses afférentes au dessouchage des terrains à fouiller (17e *chef*).

Griefs non justifiés (6e, 9e *chefs*).

Manque à gagner. — Demande d'indemnité pour suppression de fournitures rentrant dans l'entreprise. Rejet : elles n'en faisaient pas partie (16e *chef*).

Prix supplémentaire. — Le cahier des charges ne donnant à l'entrepreneur que la faculté de se servir des matériaux provenant des fouilles, l'entrepreneur n'est pas fondé, s'il n'a pu user de cette faculté, à réclamer de ce chef un supplément de prix (15e *chef*).

Terrassements. — Fixation du cube réellement exécuté (1er *chef*).

Transports imprévus. — Les distances de transports prévues à l'avant-métré devant, aux termes du cahier des charges, servir de base au décompte définitif à moins de changement en cours d'exécution, cette base doit être maintenue même au cas de changements, si ceux-ci n'ont pas modifié les prévisions de l'avant-métré (3e *chef*).

1er chef. — SUR LES CONCLUSIONS *tendant au redressement d'omissions dans le cube des terrassements :*

Considérant que l'entrepreneur se plaint de ce que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture aurait non seulement refusé de porter au décompte de l'entreprise un cube de terrassements de 2,440m,53, omis par l'administration, mais encore qu'il aurait retranché de ce décompte deux cubes de terres, l'un de 1.800 mètres cubes et l'autre de 714m3,99;

En ce qui touche le cube de 2.440m,53 *:*

. . . .

Considérant que le requérant n'apporte aucune justification établissant l'omission au décompte d'un cube de terrassements réellement exécutés par lui;

En ce qui touche le retranchement d'un cube de 1.800 *mètres :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'avis nouveau des experts que ce cube de 1.800 mètres a été exécuté en régie; qu'ainsi le sieur Laporte n'est pas fondé à en réclamer le prix;

Mais en ce qui touche le retranchement du cube de 714m,99 *:*

Considérant que le cube des terrassements porté au décompte primitif était de 130.309m3,69; qu'après déduction des 1.800 mè-

tres exécutés en régie, ce chiffre a été abaissé à 128.509^{m3},69; que le décompte ainsi modifié a été approuvé par le ministre des travaux publics et qu'il n'a pas été établi que les chiffres en soient inexacts; qu'ainsi c'est à tort que l'arrêté attaqué a pris pour base du calcul du prix dû à l'entrepreneur un cube total de terrassements de 127.708^{m},73 seulement;

2e chef. — *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité de* 36.076^{f},36 *pour différence sur classification :*

Considérant que l'entrepreneur se fonde notamment pour demander de ce chef la réformation de l'arrêté attaqué : sur ce qu'à défaut d'attachements pris par l'administration pour déterminer en cours d'exécution la proportion des deux natures de déblais, le conseil de préfecture aurait dû, conformément à l'article 98 du cahier des charges de l'entreprise, et bien qu'il s'agît de déblais supplémentaires non prévus au devis, adopter pour leur classification la proportion fixée à l'avant-métré;

Considérant qu'aux termes de l'article 98 du devis, la proportion des deux natures de déblais doit être déterminée par des métrés contradictoires dressés en cours d'exécution, et, à défaut de ces métrés ou attachements contradictoires, la proportion portée à l'avant-métré doit être maintenue dans le compte définitif; que ces dispositions s'appliquent à tous les déblais exécutés dans les tranchées, sans distinguer celles de ces tranchées où les inclinaisons de talus ont ou non été modifiées; que, dans l'espèce, si le cube des déblais a fait l'objet de métrés relevés contradictoirement et acceptés seulement avec réserves de la part de l'entrepreneur, il résulte de l'instruction et notamment des constatations faites d'un commun accord par les experts, qu'il n'a pas été pris, en cours d'exécution, d'attachements concernant les différentes natures de déblais et que les métrés précités ne fournissent pas d'indication au sujet de leur classification; que, dans ces circonstances, et par application des dispositions de l'article 98, le conseil de préfecture devait maintenir au décompte définitif, à défaut d'autres éléments, la proportion portée à l'avant-métré pour les profils en travers correspondants; mais que l'état de l'instruction ne permet pas de déterminer dès à présent le cube exact de terres et de rochers afférent auxdits déblais, et qu'il y a lieu d'ordonner sur ce point une expertise;

Considérant toutefois que cette proportion de l'avant-métré ne saurait être admise que pour les tranchées dont les travaux d'extraction ont été exécutés intégralement; que cette condition n'a pas été remplie en ce qui concerne la tranchée Chamfray et que

c'est avec raison que pour celle-ci le conseil de préfecture s'en est référé, pour la classification des déblais réellement exécutés, aux relevés et aux constatations de l'expertise, mais qu'il a, à tort, modifié les chiffres admis par les experts, en réduisant à 11.774^{m},58 le cube à inscrire au décompte, alors qu'il est constaté que le cube réellement exécuté a atteint 12.504^{m},22; et que ce dernier chiffre doit être rétabli au décompte;

3e *chef. — Sur les conclusions tendant au payement d'un supplément de prix pour certains transports imprévus, subsidiairement au maintien des sommes allouées par le décompte pour ce travail :*

Considérant qu'aux termes des dispositions combinées des articles 97 et 99 du devis, les distances de transport prévues à l'avant-métré doivent servir de base au décompte définitif, à moins de changements ordonnés en cours d'exécution;

Considérant, d'une part, que, si des adoucissements de talus ont été ordonnés en cours des travaux, l'entrepreneur ne justifie pas qu'ils aient eu pour résultat de modifier les prévisions de l'avant-métré en ce qui touche les distances de transport; qu'ainsi c'est à tort qu'il réclame de ce chef un supplément de prix; mais que, d'autre part, il est fondé à soutenir que le conseil de préfecture ne pouvait, pour le règlement de ces transports, modifier les chiffres inscrits au décompte, conformément aux prescriptions des articles 97 et 99 précités, en ordonnant une revision du mouvement général des terres; que par suite il y a lieu de rétablir au profit du sieur Laporte la somme de 779^{f},28 retranchée à tort du décompte par l'arrêté attaqué;

4e chef. — *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité pour diminution de plus d'un tiers dans le cube des emprunts prévus pour les remblais de la gare de Saint-Maurice :*

Considérant que le sieur Laporte qui avait d'abord réclamé sur la quantité du cube porté au décompte pour l'emprunt dont s'agit, se borne à soutenir aujourd'hui que, ce cube de 7.271^{m},53 porté au décompte par l'arrêté du conseil de préfecture étant inférieur de plus d'un tiers au cube de 23.718^{m},44 qui avait été prévu au détail estimatif, il lui est dû une indemnité par application de l'article 32 des clauses et conditions générales;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est à la suite d'un accord, intervenu, en cours d'exécution, entre les ingénieurs et l'entrepreneur, que l'emprunt de terres projeté pour les remblais de la gare de Saint-Maurice a été abandonné et que ces remblais ont été exécutés avec des déblais de la tran-

chée des Chaumières, moyennant un prix supplémentaire de transport de 2f,10 par mètre cube; qu'il suit de là que le sieur Laporte n'est pas fondé à se prévaloir d'une modification dont il a été déjà indemnisé pour réclamer l'application de l'article 32 des clauses et conditions générales;

6e chef. — *Sur les conclusions tendant au redressement d'omissions et erreurs d'application des prix sur les maçonneries :*

Considérant que l'entrepreneur réclame, d'une part, une indemnité de 368f,95, à raison d'une augmentation de transport de 3 kilomètres pour les matériaux employés dans les travaux du pont supérieur au profil n° 59, et, d'autre part, une indemnité de 614f,13 pour prix des matériaux de carrières employés dans les perrés de la dérivation n° 69;

Considérant, sur le premier point, que le sieur Laporte ne justifie pas qu'en fixant à la somme de 116f,84 l'indemnité à laquelle il avait droit, le conseil de préfecture en ait fait une évaluation insuffisante:

Considérant, sur le deuxième point, qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'avis unanime des experts que tous les matériaux employés pour cette construction proviennent des tranchées; qu'ainsi la demande de l'entrepreneur tendant à obtenir le prix des matériaux de carrière n'est pas fondée et que c'est avec raison qu'elle a été rejetée par le conseil de préfecture;

9e chef. — *Sur les conclusions tendant à l'allocation de prix supplémentaires pour déblais exécutés dans la cuvette de la tranchée Chamfray :*

Considérant que le sieur Laporte fonde sa réclamation sur ce que l'exécution du travail dont s'agit ne rentrait pas dans les prévisions du marché et qu'elle aurait été particulièrement onéreuse;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que la tranchée de Chamfray faisait partie des travaux adjugés et que l'entrepreneur en avait commencé le déblaiement lorsque la résiliation de son marché lui a été accordée conformément à sa demande; que, dès lors, il ne saurait réclamer aucune indemnité spéciale à raison de ce que les déblais de la cuvette sont les plus onéreux, alors d'ailleurs qu'il ne justifie d'aucune difficulté exceptionnelle ou imprévue par lui rencontrée dans l'exécution de ces déblais;

10e chef. — *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'un supplément de prix pour enlèvement de déblais à la suite d'ébou-*

lements survenus dans la tranchée du moulin, ainsi que pour travaux d'assainissement et de consolidation dans ladite tranchée :

Considérant que l'entrepreneur ne justifie d'aucune circonstance exceptionnelle pouvant ouvrir un droit à indemnité; qu'il résulte en effet de l'instruction que les seules difficultés qu'il ait rencontrées dans les travaux d'extraction de déblais dans la tranchée du moulin proviennent de la mauvaise saison pendant laquelle ces travaux ont été poursuivis; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la demande;

12e, 13e et 14e chefs. — *Sur les conclusions du sieur Laporte tendant, sous les chefs 12, 13 et 14, à l'allocation d'indemnités diverses pour le préjudice qu'il aurait éprouvé par suite de l'augmentation ou de la diminution de plus d'un tiers dans certaines natures d'ouvrages :*

Considérant qu'aux termes de l'article 32 des clauses et conditions générales, l'entrepreneur n'est fondé à demander une indemnité qu'autant que les changements apportés aux travaux ont été ordonnés par l'administration, qu'ils ont eu pour résultat de modifier l'importance de certaines natures d'ouvrages, de telle sorte que les quantités prescrites diffèrent de plus d'un tiers en plus ou en moins des quantités portées au détail estimatif et enfin qu'il soit justifié d'un préjudice;

En ce qui touche la substitution dans les fondations de certains ouvrages de la maçonnerie de béton à la maçonnerie brute :

Considérant que le cube de béton prévu était de 128 mètres cubes, et que le cube réellement exécuté s'est élevé à 1.362 mètres cubes; qu'ainsi l'augmentation de cette nature d'ouvrages a dépassé de plus d'un tiers la quantité portée au détail estimatif; que l'administration soutient, il est vrai, que cette augmentation se réduit à une substitution opérée sans ordre de la maçonnerie de béton à la maçonnerie ordinaire, et que d'ailleurs le sieur Laporte n'a subi de ce fait aucun préjudice, mais qu'il est impossible en l'état de l'instruction de vérifier le bien fondé de cette allégation et qu'il y a lieu d'en renvoyer l'examen aux experts;

En ce qui touche l'augmentation du cube des moellons smillés :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport d'expertise, que la carrière où ces moellons ont été pris n'en a fourni que très peu de grande dimension; que l'entrepreneur n'a donc pas eu, comme il le prétend, à en diminuer les queues, et qu'enfin les prix portés au bordereau pour les maçonneries de moellons smillés étaient exceptionnellement avan-

tageux pour le sieur Laporte à qui, dès lors, aucun préjudice n'a pu être causé;

En ce qui touche l'augmentation des ouvrages en fer et en fonte:

Considérant qu'il résulte de l'instruction que si, au lieu de 6.100 kilogrammes qui avaient été prévus, il a été fait emploi de 88.019 kilogrammes, cette augmentation provient de ce que, avant l'adjudication, il avait été décidé que deux ponts prévus en maçonnerie seraient remplacés par deux ponts métalliques; que l'entrepreneur a eu connaissance des modifications apportées au devis en ce sens; qu'ainsi il ne saurait se prévaloir de ce changement pour réclamer aujourd'hui une indemnité;

En ce qui touche la mise en dépôt de rochers réservés pour ballast:

Considérant qu'il est établi que, si la totalité du dépôt prévu n'a pas été effectuée, c'est par le fait de l'entreprise qui, sans en avoir reçu l'ordre, a retroussé en dehors de la ligne une partie des déblais qui devaient être déposés, et que le sieur Laporte reconnaît d'ailleurs que, tous les déblais ayant été payés suivant leur catégorie, l'application du prix n° 7 du bordereau à des déblais autres que ceux qui ont été effectivement réservés ferait double emploi avec la rémunération dont ceux-là ont été l'objet; qu'ainsi il ne saurait réclamer une indemnité de ce fait par application de l'article 37 des clauses et conditions générales;

15° Chef. — *Sur les conclusions du sieur Laporte tendant à obtenir une indemnité de* 898f,87 *pour augmentation des frais de transport de certains matériaux:*

Considérant que si le cahier des charges dispose qu'il pourra être fait usage dans les ouvrages d'art et les chaussées des matériaux provenant des fouilles moyennant des prix spéciaux portés au bordereau et comprenant le transport, cette disposition ne fait que conférer une faculté à l'entrepreneur et ne peut ouvrir à son profit un droit à indemnité ou à un supplément de prix; qu'ainsi il n'est pas fondé à se prévaloir de ce que, n'ayant pu user de la faculté dont s'agit, il a dû s'approvisionner aux carrières désignées dans le marché;

Sur les conclusions du sieur Laporte tendant à l'allocation de diverses indemnités pour privation de bénéfices sur des travaux qui auraient été distraits de l'entreprise:

En ce qui concerne le louage d'ouvriers pour les travaux exécutés en régie:

Considérant que l'entrepreneur soutient que l'administration

s'était engagée envers lui, par les deux lettres échangées les 26 et 28 août 1882, à lui demander tous les ouvriers dont elle aurait besoin pour ses travaux en régie, et qu'elle a méconnu cet engagement; mais qu'il résulte de l'instruction que la correspondance invoquée a eu seulement pour objet de débattre le prix à payer aux ouvriers de l'entrepreneur dans le cas où l'administration viendrait à les employer en usant de la faculté à elle réservée par l'article 112 du devis;

En ce qui concerne l'entretien et le cylindrage des chaussées:

Considérant que si l'article 118 du devis réserve à l'administration le droit de faire fournir, le cas échéant, par l'entrepreneur, aux prix prévus par le bordereau, les approvisionnements pour l'empierrement des chaussées ainsi que les chevaux pour l'attelage du cylindre, ce droit constitue pour elle une faculté à laquelle elle est toujours libre de renoncer;

En ce qui concerne la suppression d'un passage supérieur prévu au devis et l'exécution d'un passage inférieur non prévu:

Considérant, d'une part, qu'il n'est pas allégué que la suppression du passage supérieur du pont 77 ait eu pour effet de diminuer de plus d'un tiers les quantités prévues au détail estimatif pour cette nature d'ouvrages, et que, d'autre part, si l'administration a fait établir au pont 76 un passage non compris dans le marché, le sieur Laporte ne justifie pas que cet ouvrage ait été exécuté dans des conditions pouvant lui ouvrir un droit à indemnité.

17° Chef. — *Sur les conclusions tendant à un supplément de prix pour le dessouchage:*

Considérant que, d'après l'article 97 du devis, le prix de fouilles et déblais porté au bordereau comprend les fournitures, main-d'œuvre et faux frais de toute nature; que ces derniers doivent s'entendre notamment des dépenses afférentes au dessouchage des terrains à fouiller; qu'il suit de là que c'est à tort que le sieur Laporte demande de ce chef la fixation d'un prix spécial.

18° Chef.—*Sur les intérêts des intérêts:*

. . . .

... (Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture pour y être statué, après expertise complémentaire, faite conformément à la loi du 22 juillet 1889: 1° sur le chef de réclamation du sieur Laporte relatif à la classification des déblais autres que ceux de la tranchée de Chamfray, les déblais de rocher de cette tranchée étant, dès à présent et définitivement, fixés à 12.504m,92;

2° sur le chef de réclamation relatif à une augmentation de plus d'un tiers dans la maçonnerie de béton. Pour remplir leur mission sur le premier point, les experts détermineront le cube des rochers en appliquant aux cubes de terrassements supplémentaires les proportions fixées à l'avant-métré, et en prenant pour base de leurs calculs le chiffre de 128.509^{m},69, comme étant le montant total des terrassements exécutés par l'entrepreneur. En ce qui concerne la maçonnerie de béton, ils rechercheront si l'augmentation de plus du tiers serait le résultat de la substitution du béton à la maçonnerie ordinaire, substitution opérée sans ordre par l'entrepreneur, et, dans le cas contraire, si ce dernier a éprouvé un préjudice de l'augmentation dont s'agit. Indépendamment des sommes allouées au sieur Laporte par l'arrêté attaqué, l'État lui payera celle de 779^{f},89 pour transports. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts des sommes qui lui sont dues alloués à partir du 29 janvier 1886 et capitalisés à partir du 11 octobre 1887, du 21 mars 1890 et du 3 décembre 1891. Surplus des conclusions rejeté. L'État supportera les trois quarts des dépens.)

(N° 326)

[22 juillet 1892]

Travaux publics.— Rues et places.— Dommages.— Plus-value.— Intérêts. — (Ville de Saint-Étienne contre sieur Picq.)

Travaux de couverture d'une rivière dans l'intérieur d'une ville ayant eu pour effet d'enterrer une maison et de la rendre humide: dommage établi; indemnité accordée: indemnité annuelle demandée jusqu'au règlement de l'indemnité: rejet, le recours de la ville n'a pas empêché l'exécution des réparations nécessaires.

Plus-value alléguée; demande de compensation; rejet: il n'est pas justifié d'une plus-value directe et spéciale.

Il n'y a pas lieu d'allouer, à partir du jour de la demande les intérêts de la somme accordée pour frais de réparation de l'immeuble. Ils feraient double emploi avec la somme allouée pour perte sur les loyers; — les intérêts de la somme représentant la perte des loyers de l'immeuble pendant la période durant laquelle le propriétaire a eu la jouissance effective de son

immeuble. Cette perte d'intérêts est compensée par la jouissance dont s'agit ; — les intérêts de la somme représentant la diminution des loyers antérieurement à la demande.

Sur les conclusions *de la ville tendant à ce que les dommages causés à l'immeuble du sieur Picq par les travaux de couverture du Furens et la création de la rue Voltaire soient compensés avec la plus-value procurée audit immeuble par les mêmes travaux, et sur le recours incident du sieur Picq, tendant à ce que la partie de l'indemnité représentant la dépréciation de son immeuble soit portée de* 5.447f,50 *à* 5.547f,50 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il est reconnu, par la ville de Saint-Étienne, que les travaux de couverture du Furens et de construction de la rue Voltaire ont eu pour effet d'enterrer une partie de l'immeuble du sieur Picq et d'y produire une humidité qui le rend inhabitable, et ont ainsi causé au sieur Picq un dommage direct et matériel dont il lui est dû réparation ;

Considérant que du rapport des experts il résulte qu'il sera fait une évaluation exacte de la dépréciation subie par l'immeuble en fixant l'indemnité due de ce chef au sieur Picq à la somme de 2.000 francs ; qu'il y a lieu, dès lors, de réformer sur ce point l'arrêté attaqué ;

Considérant, d'autre part, que la ville ne justifie pas que les travaux dont s'agit aient procuré à l'immeuble du sieur Picq une plus-value directe et spéciale de nature à être compensée, même partiellement, avec le dommage causé à sa propriété ;

Sur les conclusions du sieur Picq tendant à l'allocation d'une indemnité annuelle de 650 *francs jusqu'au règlement définitif de l'indemnité qui lui est due par la ville :*

Considérant que le sieur Picq ne justifie pas qu'il ait été empêché par le pourvoi de la ville d'effectuer dans son immeuble les réparations nécessaires pour le rendre habitable ; que ses conclusions sur ce point doivent être rejetées ;

Sur les intérêts :

Considérant que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a décidé que la somme de 785 francs, représentant les frais du procès intentée au sieur Picq par son locataire, produirait intérêts à dater du jour de la demande ; que les autres sommes allouées ne produiraient intérêts qu'à dater de la signification de l'arrêté ;

Considérant que le sieur Picq prétend que les intérêts de

toutes les sommes qui lui sont allouées doivent courir du jour où il en a fait la demande devant le conseil de préfecture ;

Mais considérant que les intérêts de la somme qui a été accordée au sieur Picq pour frais de réparation de son immeuble feraient double emploi avec les sommes qui lui ont été allouées à titre de perte sur les loyers du 1er janvier 1885 au 30 juin 1889 ; que, dès lors, le sieur Picq n'est pas fondé à demander que les intérêts de cette somme courent du jour de la demande ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que, pendant la période du 30 juin 1886 au 30 juin 1889, le sieur Picq a eu la jouissance effective de son immeuble, jouissance qui a pu compenser la perte de loyer qu'il subissait ; que, dans ces circonstances, il n'y a pas lieu de lui allouer, à dater du jour de la demande, les intérêts de la somme de 1.950 francs, représentant les loyers de l'immeuble pendant ladite période ;

Considérant, au contraire, que le sieur Picq a droit, à dater du jour de la demande, aux intérêts de la somme de 812f,50, représentant la diminution du prix des loyers du 1er janvier 1885 au 30 juin 1886, perte qu'il avait subie à l'époque de la demande introductive d'instance ;

Sur les intérêts des intérêts : —... (L'indemnité allouée au sieur Picq est élévée de 5.447f,50 à 5.547f,50. La somme de 812f,50, comprise dans cette indemnité et correspondant à la diminution du prix du loyer du 1er janvier 1885 au 30 juin 1886, produira intérêts à dater du 25 novembre 1887, jour où le sieur Picq en a fait la demande devant le conseil de préfecture. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts des sommes dues capitalisés aux dates des 13 mars 1890, 29 juin 1891 et 30 juin 1892. Requête de la ville de Saint-Étienne et surplus des conclusions du recours incident rejetés.)

(N° 327)

[22 juillet 1892]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Dommages. — Allongement de parcours. — (Ministre des travaux publics contre sieur Malmanche et autres.)

La suppression d'un débouché mettant en communication certains immeubles avec le chef-lieu de la commune lorsqu'elle

impose un allongement de parcours dans cette direction, ne constitue pas un dommage direct et matériel de nature à ouvrir au profit des propriétaires un droit à indemnité, alors que les communications avec la ville voisine (Bordeaux) n'ont pas été modifiées.

CONSIDÉRANT que, pour accorder des indemnités aux sieurs Bacquié, Cousseau, Fleur et Malmanche, le conseil de préfecture s'est uniquement fondé sur la suppression du débouché qui mettait en communication la partie de la rue où se trouvent leurs immeubles avec le chef-lieu de la commune de Cenon ou la route de la Benauge ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que les communications du côté de la ville de Bordeaux sont restées les mêmes, et que l'allongement de parcours que peuvent avoir à faire les propriétaires ci-dessus visés pour se rendre dans la direction de Cenon ne constitue pas un dommage direct et matériel de nature à ouvrir en leur faveur un droit à indemnité ; que, dans ces circonstances, le ministre des travaux publics est fondé à demander l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture dans celle de ses dispositions par laquelle il a alloué une indemnité aux sieurs Bacquié, Cousseau, Fleur et Malmanche... (Arrêté annulé en tant qu'il a accordé aux sieurs Malmanche, Fleur, Cousseau et Bacquié des indemnités de 800, 1.500, 1.200 et 1.000 francs.)

(N° 328)

[22 juillet 1892]

Voirie (Grande). — Travaux de navigation. — Dépôt de sable par l'amodiataire des francs-bords. — Contravention. — (Sieur Pochet.)

Le fait d'effectuer un dépôt de sable sur les francs-bords d'un canal de navigation, sans l'autorisation de l'administration, constitue une contravention de grande voirie alors même que l'auteur de ce fait est l'amodiataire des francs-bords :

CONSIDÉRANT, d'une part, qu'aux termes de l'article 4 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, il est défendu, à peine de 500 livres

d'amende, à tous riverains et autres de jeter dans le lit des rivières et canaux ou sur leurs bords aucuns immondices, pierres, graviers, bois, paille ou fumier, etc. ;

Considérant, d'autre part, qu'en vertu de l'article 4 du titre 5 du règlement de police du canal latéral à l'Aisne, en date du 16 avril 1858, il est défendu de charger, décharger et déposer des marchandises ailleurs que dans les ports, à moins d'une permission des ingénieurs ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et qu'il est reconnu par le sieur Pochet, qu'il a effectué un dépôt de sable sur les francs-bords du canal latéral à l'Aisne, fait prévu et puni par l'article 4 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 ; qu'il ne justifie d'aucune autorisation de l'administration et que sa qualité d'amodiataire des francs-bords ne le dispensait pas de demander cette autorisation ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture l'a condamné à 25 francs d'amende, à l'enlèvement du dépôt et aux frais... Rejet.)

(N° 329)

[22 juillet 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Loi du 21 *mai* 1836. — (Sieurs Ducuron, Parisot et autres.)

Éléments imposables. — Un contribuable peut être imposé aux prestations à raison de son frère, qu'il a recueilli uniquement par charité et qui ne lui rend aucun service (*Ducuron*, 1re *espèce*).

Infirmités. — Exemption refusée à un individu se livrant habituellement aux travaux de l'agriculture, quoiqu'il soit atteint de carie vertébrale (*Parisot*, 2e *espèce*).

Annualité et lieu d'imposition. — Taxe due dans la commune habitée au 1er janvier et à raison des éléments d'imposition possédés à la même date (*Macheras*).

Réclamation. — Délai. — Publication du rôle antérieure au 1er janvier ; Déchéance d'une réclamation présentée plus de trois mois après cette date (*Pidoux*, 3e *espèce*).

Faux emploi : Lorsqu'un contribuable ne conteste que quelques-uns des éléments de sa cote, le point de départ du délai pour réclamer court-il de la publication du rôle ou du

jour des poursuites par application de la loi du 29 décembre 1884? Rés. dans le premier sens (Pidoux, 3e espèce).

La réclamation d'un contribuable, fondée sur un faux emploi n'est pas recevable plus de trois mois après la connaissance acquise de la taxe résultant de l'exécution partielle en nature de ses prestations (Jassin, 4e espèce).

Conseil d'État. — Délai. — Déchéance d'un recours formé plus de deux mois après la notification de l'arrêté attaqué (Vezins, 5e espèce).

(N° 550)

[23 juillet 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi du 21 *mai* 1836. — (Sieur Rahier et autres.)

Dégradations n'ayant pas un caractère extraordinaire. — Chemins ayant 5.500 *mètres : dépenses extraordinaires* 152f,62 : *décharge (Rahier, 1re espèce).*

Réparations du chemin incomplètes. — Industriels autorisés à réparer eux-mêmes les dégradations causées par leurs transports ; travaux incomplets ; fixation d'un complément de subvention (Thouvenot, 2e espèce).

Conseil de préfecture. — Opposition. — La règle « opposition sur opposition ne vaut » est applicable dans les instances relatives aux contributions directes et taxes assimilées ? (Rahier, 1re espèce).

(N° 551)

[29 juillet 1892]

Communes. — Rues et places. — Réparation de la façade d'une maison joignant la voie publique et affranchie de la servitude de reculement. — Autorisation nécessaire pour exécuter les travaux. — Refus du maire. — Action en indemnité. — (Sieurs d'Uzer contre ville de Bagnères-de-Bigorre.)

Un propriétaire ne peut pas, sans avoir préalablement obtenu

l'autorisation du maire, réparer la façade d'une maison riveraine de la voie publique, mais affranchie de la servitude de reculement (*).

Le maire ne peut refuser l'autorisation de réparer la façade de la maison dont s'agit; en se fondant sur ce que la commune aurait l'intention d'acquérir cet immeuble (**), *et son refus ouvre un droit à indemnité au cas où le propriétaire en a éprouvé un préjudice* (***).

CONSIDÉRANT que si, pour l'exécution des travaux de voirie autorisés par l'arrêté préfectoral du 3 mai 1879, la maison des sieurs d'Uzer ne pouvait être réunie à la voie publique qu'après avoir été acquise par la commune soit à l'amiable, soit par expropriation, et si elle se trouvait ainsi affranchie des servitudes de voirie qui frappent les immeubles sujets à reculement, ladite maison n'en demeurait pas moins riveraine de la voie publique et les propriétaires ne pouvaient, dès lors, y faire sur la façade aucune réparation sans avoir demandé et obtenu l'autorisation à cet effet ;

Considérant que, pour refuser cette autorisation aux requérants, le maire de Bagnères-de-Bigorre ne pouvait se fonder sur le motif que la ville se proposait d'acquérir leur immeuble et que l'empêchement ainsi apporté à l'exécution des travaux projetés par ces derniers a été de nature à leur causer un dommage pouvant leur donner droit à indemnité dans le cas où l'existence en serait établie ;

Mais considérant que l'état de l'instruction ne permet pas d'apprécier la réclamation des sieurs d'Uzer et qu'il y a lieu de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra après qu'il aura été procédé à une expertise à l'effet de rechercher si les requérants ont éprouvé un dommage et, s'il y a lieu d'en évaluer le montant... (Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture.)

(*) Voy. 21 février 1890, Piat et Ambrosetti, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 211.

(**) Voy. 12 janvier 1883, Matussière, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 32; — 23 février 1883, dame Sarlaudie, *Ann.* 1883, p. 1301 ; — 16 juillet 1886, consorts Ruty, *Ann.* 1887, p. 226.

(***) Voy. 5 avril 1889, Ville de Pamiers, *Ann.* 1890, p. 917 ; — 18 juillet 1872, héritiers Lemarié, *Ann.* 1873, p. 850 ; — 11 juillet 1879, Ville d'Alger. *Ann.* 1880, p. 1332.

(N° 332)

[29 juillet 1892]

Expropriation. — Décret déclaratif d'utilité publique. — Expropriation consommée judiciairement. — (Commune de Chapois.)

Lorsque l'expropriation a été prononcée par un jugement devenu définitif, le décret déclaratif d'utilité publique n'est plus susceptible d'être discuté par la voie contentieuse (*).

Procédure ; intervention admise d'une commune intéressée au maintien de l'arrêté attaqué.

SUR L'INTERVENTION *de la commune d'Andelot-en-Montagne :*

CONSIDÉRANT que la commune d'Andelot-en-Montagne est intéressée au maintien du décret, en date du 13 juin 1890, qui a déclaré d'utilité publique les travaux à exécuter pour établir et alimenter des fontaines dans ladite commune; que, dès lors, son intervention est recevable ;

Sur le recours de la commune de Chapois :

Considérant que le recours de la commune de Chapois a pour objet d'obtenir l'annulation du décret du 13 juin 1890 qui a déclaré d'utilité publique l'acquisition, au profit de la commune d'Andelot-en-Montagne, du volume des eaux de la source dite Fontaine-Noire qui excédera un débit de 360 litres par minute et des terrains nécessaires pour établir des canalisations ;

Considérant que, par un jugement en date du 12 février 1891, le tribunal civil d'Arbois a prononcé l'expropriation de l'eau et les terrains ci-dessus spécifiés ; que le pourvoi en cassation formé contre ce jugement a été rejeté par un arrêt de la chambre civile en date du 8 décembre 1891 ; que dans ces conditions, l'expropriation étant consommée, le décret qui a prononcé la déclaration d'utilité publique n'est plus susceptible d'être discuté par la voie contentieuse... (L'intervention de la commune d'An-

(*) Rapp. 26 décembre 1873, Garret, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 975 ; — 13 février 1874, André et Charpentier, *Ann.* 1875, p. 532; — 31 juillet 1885, Dufresne de Beaucourt, *Ann.* 1886, p. 227.

Voy. Daffry de la Monnoye, *Traité de l'expropriation*, I, p. 56 ; — Laferrière, *Traité de juridiction administrative*, I, p. 491.

delot-en-Montagne est admise. Rejet de la requête de la commune de Chapois.)

(N° 333)

[29 juillet 1892]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Solde arrêté conformément à l'avis des experts. — (Sieur Bessincton contre commune de Saint-Pierre-de-Fursac.)

Procédure : expertise; vérification nouvelle. — Lorsqu'un conseil de préfecture, après avoir ordonné une expertise, en suspecte les résultats, peut-il ordonner une nouvelle vérification sans se conformer aux formalités substantielles en matière d'expertise, et ne peut pas notamment nommer d'office un expert unique sans avoir mis les parties à même de désigner leurs experts ou de déclarer si elles entendaient se contenter d'un seul expert? — La vérification ordonnée constitue une véritable expertise (*).

Le fait par un expert d'avoir signé le projet de décompte d'une entreprise n'a pas nécessairement pour effet de rendre irrégulière l'expertise à laquelle il a pris part. — Accord des experts.

CONSIDÉRANT que le conseil de préfecture de la Creuse, après avoir ordonné une expertise en l'instance engagée entre le sieur Bessincton et la commune de Saint-Pierre-de-Fursac, en a suspecté les résultats, et a chargé le sieur Duron, conducteur des ponts et chaussées, de procéder, après avoir prêté serment, à une nouvelle vérification des travaux exécutés par le sieur Bessincton et d'en arrêter le décompte; que la mission ainsi confiée au sieur Duron a constitué une véritable expertise; que le conseil de préfecture ne pouvait ordonner qu'en se conformant aux formalités substantielles en matière d'expertise; que c'est en violation desdites formalités que l'arrêté attaqué a nommé d'office un expert unique, sans avoir mis les parties à même de désigner leurs

(*) Voy. 23 mars 1888, Ville de Bourges, *Ann.* 1889, p. 62; — Rapp. 20 avril 1888, Chemin de fer du Nord, *Ann.* 1889, p. 312.

experts, ou de déclarer si elles entendaient se contenter d'un seul expert; qu'ainsi l'arrêté attaqué doit être annulé;

Considérant que dans les circonstances de la cause, et notamment en présence de l'accord des experts, le fait relevé à l'encontre de l'expert du sieur Bessincton, d'avoir signé le décompte présenté par cet entrepreneur, n'était pas de nature à faire considérer comme irrégulières les opérations de l'expertise, et que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement au fond;

AU FOND :

Considérant que le sieur Bessincton contestait comme insuffisant le règlement du décompte de ses travaux arrêté par l'architecte de la commune, à la somme de 46.590f,70, et prétendait que ce chiffre devait être élevé à 48.365f,18; qu'il résulte de l'instruction que les experts ont été d'accord pour fixer le montant total du décompte à 46.671f,79, chiffre ne différant pas sensiblement de celui du décompte contesté; que, dans ces circonstances, le requérant concluant aujourd'hui à l'allocation de cette somme, il y a lieu d'homologuer les conclusions du rapport des experts, et de condamner la commune à payer au sieur Bessincton, sous déduction des acomptes précédemment touchés par lui, la somme de 46.671f,79 avec intérêts à 5 p. 100 à partir du 27 mars 1887, date où il en a fait la demande devant le conseil de préfecture;

Sur les intérêts des intérêts : . . . .

... (Arrêté annulé... La commune de Saint-Pierre-de-Fursac payera au sieur Bessincton, sous déduction des acomptes précédemment touchés par lui, la somme de 46.671f,79; les sommes lui restant dues à la date du 27 mars 1887 produiront intérêt à 5 p. 100 à partir de ladite date. Intérêts échus au 9 septembre 1889 capitalisés à partir de cette date.

(N° 334)

[29 juillet 1892]

Travaux publics communaux. — Théâtre d'Angers. — Décompte. — (Sieur Aubert contre ville d'Angers.)

Réclamations. — Délai. — Notification du décompte. — La preuve de la notification d'un décompte qui fait courir contre l'entrepreneur le délai de réclamation, ne peut pas être établie par témoins. — Aucune mise en demeure régulière d'accepter

le règlement de ses mémoires n'ayant été adressée à l'entrepreneur, la déchéance ne peut être prononcée (*V*).

Retards dans les payements, suspension des travaux, fausses manœuvres. Rejet d'une demande en indemnité par application du cahier des charges (*IV, VI*).

Solde. — Créance de l'entrepreneur réglée seulement en capital; intérêts alloués par un arrêté du conseil de préfecture, non payés : compétence du conseil de préfecture pour statuer sur la demande en payement. Renvoi à l'expertise pour la fixation du solde restant dû en capital et intérêts (*II*).

Sujétions prétendues imposées à l'entrepreneur : non lieu à l'allocation d'une indemnité; les sujétions n'étaient plus susceptibles de vérification à l'époque tardive où elles ont été invoquées devant le conseil de préfecture (*IV*).

Intérêts alloués seulement du jour de la demande devant le conseil de préfecture et non de plein droit du jour de la réception définitive (*VII*).

Intérêts des intérêts. — Demande rejetée par un précédent arrêté (*III*)*; capitalisation accordée* (*VIII*).

Procédure. — Arrêté par défaut. Recours par la voie de l'opposition seul possible (*I*).

Non lieu à statuer sur une demande accueillie par un nouvel arrêté du conseil de préfecture (*IX*).

(N° 335)

[29 juillet 1892]

Travaux publics communaux. — Restauration d'une église. — Décompte. — Interprétation du cahier des charges. — (Sieur Brument contre commune d'Elbeuf-en-Bray.)

Procédure : le conseil de préfecture, saisi d'une réclamation relative au décompte des travaux de restauration d'une église, ne peut pas statuer par le même arrêté sur le règlement des travaux exécutés à un presbytère et à une école communale non compris dans le précédent marché.

Intérêts. — Le cahier des charges de l'entreprise portant « *au* « *fur et à mesure de l'exécution des travaux, il sera fait des* « *états de situation partielle dont la date sera le point de départ* « *d'intérêts à 5 p. 100 par an calculés d'après le montant suc-*

« cessif des dépenses faites », décidé que les intérêts ainsi stipulés devaient, dans la commune intention des parties, s'appliquer à toutes les sommes dues à l'entrepreneur sur les sommes retenues par la commune à titre de garantie et sur les sommes dues à raison de travaux qui avaient été régulièrement prescrits à l'entrepreneur, à titre de travaux complémentaires de ceux ayant fait l'objet de l'adjudication et que l'entrepreneur était tenu d'exécuter.

Rabais. — Décidé que le rabais d'adjudication devait porter sur le prix de travaux exécutés en sus des prévisions du devis primitif, mais rentrant parmi ceux que le marché imposait à l'entrepreneur l'obligation d'exécuter, à titre de travaux supplémentaires.

(N° 336)

[29 juillet 1862]

Travaux publics. — Concession. — Retards industriels dans la livraison de certaines parties de terrains. — Responsabilité. — (Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille.)

L'État est responsable du préjudice causé par les retards apportés à la livraison de parcelles de terrains par lui ajoutées à une concession primitive, alors que ces retards ne sont justifiés ni par l'insuffisance des crédits dont pouvait disposer l'administration, ni par les exigences des travaux que comportait la constitution desdites parcelles.

Le décret de concession portant qu'une certaine parcelle devait être remise dans un délai maximum de trois ans, décidé qu'une mise en demeure à l'expiration de ce délai n'était pas nécessaire pour engager la responsabilité de l'État, le concessionnaire ayant déjà adressé à l'État des réclamations sur ce point.

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 4 du décret ci-dessus visé du 6 juillet 1875, les parcelles R, S, C, N, ajoutées à la concession primitive de la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille devaient lui être livrées partiellement par l'État au fur et à mesure de leur constitution et dans la limite des exigences créées par l'achèvement des travaux, sauf en ce qui concerne la

parcelle R qui devait être remise dans un délai maximum de trois ans; qu'il résultait des accords intervenus entre l'administration et la compagnie requérante et sanctionnés par les dispositions du décret précité, des engagements réciproques qui devaient être exécutés avec le sens et la portée qu'ils avaient dans la commune intention des parties en 1875 et qui ne permettaient pas à l'État, en ajournant d'une manière indéfinie la constitution des parcelles à livrer, d'abréger arbitrairement quant à ces dernières, la durée restant à courir de la concession primitive et sur laquelle la compagnie pouvait seulement compter pour la rémunération et l'amortissement du capital engagé;

Considérant qu'en fait, pour les parcelles C, N, S, les travaux que l'État s'était obligé à exécuter n'ont été adjugés qu'en juillet 1881, six ans après la date du décret de concession, et que les emplacements n'ont été remis à la compagnie qu'en 1887; qu'il est établi par l'instruction que les retards apportés à la livraison de ces parcelles ne sont justifiés ni par l'insuffisance des crédits dont pouvait disposer l'administration, ni par les exigences des travaux que comportait la constitution desdites parcelles; que, d'autre part, la parcelle R n'a été remise à la compagnie que le 3 juin 1881, trois ans environ après l'époque fixée par l'article 4 du décret du 6 juillet 1875 et que spécialement, en ce qui concerne cette dernière, en présence du délai imparti par ledit article et des réclamations dont elle avait fait l'objet de la part de la compagnie des Docks, aucune autre mise en demeure n'était nécessaire pour engager la responsabilité de l'État; qu'il suit de là que ce dernier n'a pas rempli les obligations qui lui étaient imposées et qu'il y a lieu de mettre à sa charge les conséquences des retards apportés à la livraison des parcelles susindiquées;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de ce qui précède, que les retards apportés par l'État à la livraison des parcelles comprises dans la concession du 6 juillet 1875 doivent, — en dehors de ceux constatés par le conseil de préfecture en ce qui concerne la parcelle R, — être fixés pour l'ensemble des autres parcelles à cinq ans, et qu'il y a lieu de calculer sur cette base le dommage causé à la compagnie requérante;

Mais considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de fixer dès à présent le montant de l'indemnité à laquelle ladite compagnie a droit pour la cause susénoncée et qu'il y a lieu d'ordonner une expertise sur ce point;

Sur les intérêts des intérêts : . . . .

... (En outre de la mission qui leur a été conférée par le conseil de préfecture pour la parcelle R, les experts auront, pour les parcelles C, N, S, à évaluer le montant de l'indemnité due par l'État à la compagnie requérante à raison d'un retard moyen de cinq ans dans la livraison desdites parcelles. La compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille est renvoyée devant ledit conseil pour y être, après l'expertise ci-dessus ordonnée, statué ce qu'il appartiendra. Le recours du Ministre des travaux publics est rejeté avec dépens. Il n'y a lieu, en l'état, de statuer sur la demande de capitalisation d'intérêts présentée par la compagnie requérante.)

(N° 337)

[29 juillet 1892]

Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Ligne de Bône à Guelma. — Frais d'exploitation. — Travaux d'extension de la ligne. — (Compagnie du chemin de fer de Bône à Guelma.)

Décidé par application de la convention du 16 octobre 1876 que les travaux d'extension de la ligne de Bône à Guelma ne devaient pas être compris parmi les frais d'exploitation fixés à forfait, et que par suite le Ministre des travaux publics ne pouvait mettre à la charge de la compagnie les dépenses dont il s'agit, tout en refusant d'en tenir compte pour le calcul de la garantie d'intérêts.

. . . .

Considérant que l'article 3 de la convention du 16 octobre 1876, après avoir déterminé les dépenses comprises dans les frais d'exploitation fixés à forfait pour la ligne de Bône à Guelma, d'après le montant des recettes brutes, ajoute que « les extensions des installations de la ligne pour les stations, ateliers, remises, alimentation, ainsi que l'augmentation du matériel roulant, ne font pas partie des frais fixés à forfait, et que ces extensions ne pourront se faire qu'avec l'assentiment du département (auquel l'État a été purement et simplement substitué par le décret du 12 juin 1879), et à des conditions à régler avec lui » ;

Considérant qu'à la suite de la loi du 26 mars 1877, qui a déclaré d'intérêt général la ligne de Bône à Guelma précédem-

ment ouverte comme chemin de fer d'intérêt local, des travaux qui, par leur nature, sont de ceux que l'article ci-dessus rappelé de la convention du 16 octobre 1876 place en dehors des frais d'exploitation fixés à forfait, ont été exécutés par la compagnie, pour obéir aux injonctions de l'administration; que la compagnie requérante est fondée à soutenir qu'ils devaient, par application de la disposition finale de l'article précité, donner lieu à un nouveau règlement entre elle et l'État; qu'ainsi c'est à tort que le ministre a décidé qu'elle devait supporter les dépenses dont il s'agit, tout en refusant d'en tenir compte pour le calcul de la garantie d'intérêt, et qu'il y a lieu, en conséquence, d'annuler la décision attaquée... (Décision du Ministre des travaux publics annulée. La compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma est renvoyée devant le Ministre des travaux publics, pour qu'il soit procédé conformément à la disposition finale de l'article 3 de la convention du 16 octobre 1876. Les dépens seront supportés par l'État.)

(N° 338)

[5 août 1892]

Dettes de l'État. — Accident survenu à un ouvrier travaillant pour le compte de l'État imputable en partie à la faute de l'administration et en partie à l'imprudence de l'ouvrier; indemnité due par l'État. — (Sieur Guinle) (*).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de la vérification médicale ordonnée que l'accident dont le sieur Guinle a été victime a eu pour conséquence de diminuer très notablement son aptitude au travail; qu'il est établi à la vérité par l'instruction que cet accident doit être imputé pour partie à l'imprudence de cet ouvrier; que, dans ces circonstances, il sera fait une juste appréciation de la part de responsabilité à la charge de l'administration en condamnant l'État à payer au requérant une rente viagère de 600 fr., dont le point de départ doit, à raison des sommes déjà touchées par le sieur Guinle, être fixée à la date du 1er mai 1890, et que cette condamnation, constituant une réparation suffisante, il y a

---

(*) Voir *suprà*, p. 319.

lieu de rejeter les conclusions du sieur Guinle, tendant à faire déclarer ladite rente reversible sur la tête de sa femme... (Décisions du Ministre de la guerre, en date du 13 juin 1890 et du 30 janvier 1891, annulées. L'État payera au sieur Guinle une rente viagère de 600 francs dont les arrérages courront à son profit à partir du 1er mai 1890. Surplus des conclusions du sieur Guinle rejeté. Dépens supportés par l'État, ainsi que les frais de la vérification médicale.)

(N° 339)

[5 août 1892]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Déblais : sujétions. Tierce expertise. — (Ministre des travaux publics contre sieur Bignaud.)

Lorsque les modifications apportées au tracé, après l'adjudication, ont eu pour effet d'augmenter le prix des déblais, l'entrepreneur est fondé à en demander la revision.

Tierce expertise. — Il n'y a pas lieu à tierce expertise lorsque les experts d'accord sur toutes les questions techniques soumises à leur appréciation et nécessaires à la fixation d'un prix nouveau, ne sont en désaccord que sur le point de savoir si la fixation de ce prix rentre dans leur mission.

(Suite de l'arrêt : Ministre des travaux publics contre sieur Bignaud, du 7 juin 1889, voir *Ann.* 1891, p. 70).

. . . .

SUR LES CONCLUSIONS *du Ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il soit procédé à une tierce expertise :*

Considérant que les experts ont procédé ensemble à toutes leurs opérations; qu'ils ont rédigé un rapport unique, et établi d'un commun accord, pour chacune des tranchées comprises dans le lot du sieur Léonard Bignaud, le prix de revient des déblais, d'où doit nécessairement résulter le nouveau prix moyen qui a servi de base au calcul de l'indemnité proposée par l'un des experts; — que si l'autre expert, estimant que la décision du Conseil d'État, en date du 7 juin 1889 ne l'autorisait pas à fixer un nouveau prix moyen, s'est, par suite, abstenu d'en déterminer le chiffre, ce dessentiment des experts sur l'interpré-

tation à donner à la décision qui a défini leur mission ne saurait constituer à lui seul un désaccord susceptible de faire l'objet d'une tierce expertise;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport des experts que les modifications apportées, après l'adjudication, au tracé du lot entrepris par le sieur Léonard Bignaud ont eu pour conséquence d'augmenter le prix des déblais dont l'entrepreneur est fondé, par suite, à demander la revision, et qu'en accordant, de ce chef, une allocation supplémentaire de 111.313f,53, il sera fait une exacte appréciation de l'indemnité due par l'État;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a décidé que le sieur Léonard Bignaud aurait droit, à partir du 1er avril 1881, aux intérêts des sommes lui restant dues et aux intérêts des intérêts, à dater du 25 juin 1885; que le requérant a demandé, en outre, les intérêts des intérêts aux dates des 3 février 1888, 22 avril 1890, et 27 avril 1891; qu'il y a lieu, conformément à l'article 1154 du Code civil, de faire droit à ses conclusions sur ce point;

Sur les frais de l'expertise et les dépens :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, les frais de l'expertise liquidés à la somme de 609f,65 pour l'expert Gauny et à 579f,30, pour l'expert Maublanc, doivent être supportés par l'État, ainsi que les dépens... (L'État payera au sieur Léonard Bignaud une somme de 111.313f,53 avec les intérêts à partir du 1er avril 1881 et les intérêts capitalisés aux dates des 25 juin 1885, 3 février 1888, 22 avril 1890, 27 avril 1891. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Frais de l'expertise et dépens à la charge de l'État.) . . . .

(N° 340)

[5 août 1892]

Travaux publics communaux. — Maison d'école. — Décompte. —
(Commune de Feurs contre sieur Vignon.)

Frais d'expertise. — Liquidation. — Une commune ne peut pas dans une instance entre elle et un entrepreneur, critiquer

la liquidation des frais d'expertise. — L'action devrait être formée contre les experts (XX).

Griefs non établis (II, III, IV).

Malfaçons non établies (X, XI, XIV);—établies : indemnité allouée (XII, XIII, XV, XVI).

Marché à forfait. — On ne peut pas considérer comme passé à forfait un marché par lequel un entrepreneur s'engage à exécuter des travaux conformément à un devis qui attribue un prix particulier à chaque nature d'ouvrage et en évalue les quantités (I).

Prix. — Décompte ayant alloué, sans justification de sujétions ou travaux imprévus, des prix supérieurs à ceux prévus au devis : réduction à ce dernier prix (V, VII).

Prix de fournitures ou travaux compris dans un autre prix : rejet. — Cintres en bois et remplissage des reins en béton compris dans le travail des voûtes (VI) : — filets et galons compris dans le badigeon (VIII); — happes pour cordons et corniches (IX).

Travaux supplémentaires reconnus nécessaires en cours d'entreprise et ordonnée par l'architecte : prix alloué à l'entrepreneur (XVIII).

. . . .

(N° 341)

[5 août 1892]

Travaux publics communaux. — Chemins vicinaux. — Décompte. — Acomptes mensuels. — Mise en régie. — Abandon des chantiers. — Déblais. — (Sieur Besse contre préfet du Var.)

Déblais. — Le devis fixant un prix moyen d'extraction des déblais, l'entrepreneur ne peut pas réclamer un prix nouveau pour l'extraction de déblais rocheux, alors que d'ailleurs ils étaient prévus.

Mise en régie prononcée à bon droit après abandon des chantiers, alors qu'il n'est justifié ni de retard dans le payement des acomptes, ni de difficultés imprévues.

. . . .

SANS QU'IL SOIT BESOIN DE RECHERCHER *si les réclamations ont été*

présentées par le sieur Besse dans le délai imparti par l'article 41 des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux de chemins vicinaux :

Considérant que, poúr soutenir que la mise en régie a été prononcée à tort après l'abandon des chantiers et réclamer, en outre, la revision du prix de certains déblais, le sieur Besse se fonde sur ce qu'il a dû arrêter les travaux par suite de l'épuisement de ses ressources, résultant à la fois du retard apporté par l'administration dans le payement des acomptes et des frais exceptionnels d'extraction de déblais rocheux absolument imprévus;

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que, conformément à l'article 44 des clauses et conditions générales précitées, des acomptes ont été régulièrement payés, chaque mois, à l'entrepreneur, en raison des travaux exécutés, sauf retenue d'un dixième pour la garantie et d'un centième pour la caisse de secours des ouvriers; que, d'autre part, le sieur Besse devait s'assurer lui-même avant l'adjudication de toutes les difficultés que pouvait présenter son entreprise et qu'il ne saurait se prévaloir pour justifier l'abandon de ses chantiers, de l'extraction plus ou moins onéreuse des déblais rencontrés en cours d'exécution; qu'au surplus la présence de déblais rocheux était expressément prévue, notamment dans les articles 12, 18 et 24 du devis;

Considérant, enfin, que le prix moyen stipulé par l'article 1er du bordereau est applicable aux déblais de toute nature et que l'entrepreneur ne peut, aux termes de l'article 42 des clauses et conditions générales, en réclamer la revision sous aucun prétexte; qu'il suit de là que le sieur Besse n'est fondé ni à prétendre que la mise en régie n'était pas justifiée, ni à demander une augmentation de prix pour les déblais... (Rejet avec dépens.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile)

. . . .

(N° 342)

[1er août 1892]

Expropriation d'utilité publique. — 1° Pourvoi en cassation. — Amende. — Double pourvoi. — 2° Jugement d'expropriation. — Offres. — Notification irrégulière. — Nullité. — Réserves. — 3° Publicité de l'audience. — Juré domicilié hors de l'arrondissement. — Jurés dispensés d'office. — Nullité. — Atteinte au droit de récusation. — (Sieurs Benedetti.)

1° *De ce que les préfets sont dispensés de consigner l'amende quand ils se pourvoient, au nom de l'État, en cassation de décisions prononcées par un jury d'expropriation, il ne s'ensuit pas que l'exproprié qui se pourvoit, de son côté, contre la même décision jouisse de la même exemption.*

2° *Le jugement d'expropriation doit être notifié à l'exproprié, et notifié régulièrement, sous peine de nullité de tout ce qui sera fait en vertu et exécution dudit jugement. En ce cas, les offres légales seront nulles, et elles le seront doublement si elles ont été, en outre, l'objet d'une notification irrégulière.*

Cette double nullité n'est pas couverte par la comparution devant le jury, alors que l'exproprié s'est expressément réservé de la faire valoir, s'il y avait lieu, ultérieurement.

3° *La publicité de l'audience est suffisamment attestée par un procès-verbal portant que les audiences se sont tenues* dans l'une des salles du tribunal civil, *alors que l'ordonnance du magistrat directeur employait les mêmes expressions pour désigner le local où elles se tiendraient.*

La composition du jury de jugement ne peut être critiquée quand tous les jurés ont été pris sur la liste arrêtée par le conseil général du département.

Le magistrat directeur du jury commet un excès de pouvoir s'il dispense d'office, et sans y être provoqué par les intéressés, certains jurés du service de la session, alors du moins qu'il ne s'agit ni d'exclusion légale, ni d'incompatibilité.

Cette élimination irrégulière, pouvant porter atteinte au libre exercice du droit de récusation, vicie de nullité toute décision du jury intervenue postérieurement, quand même les jurés éliminés n'auraient pas été, en fait, remplacés par d'autres venant après eux dans l'ordre de priorité.

. . . .

La Cour,

Vu la connexité, joint les pourvois formés par Adriani (Jean-Baptiste), Benedetti (Auguste), Benedetti (Jean-Quilicus), à ceux formés par M. le préfet de la Corse, agissant au nom de l'État; et, statuant sur le tout par un seul et même arrêt.

Donne défaut contre les défendeurs, tous non comparants; et de même suite :

I. En ce qui concerne le pourvoi d'Adriani (*sans intérêt en droit*) ;

II. En ce qui concerne le pourvoi de Benedetti (Auguste) :

Attendu qu'aux termes de l'article 5, 4e partie, de l'ordonnance du 28 juin 1738, le demandeur en cassation est tenu de consigner l'amende préalable exigée par ledit article : que la quittance doit être jointe à la requête en pourvoi, sinon ladite requête ne pourra être reçue ;

Attendu que cette exigence de la loi est générale ; qu'elle subsiste donc alors même que le pourvoi n'est formé par la partie qu'en réponse à un autre pourvoi dirigé contre elle au nom de l'État ; que, si les préfets sont dispensés de cette consignation, lorsqu'ils agissent comme représentants de l'État, cette exception ne saurait être étendue, par voie de réciprocité, à la partie qui se pourvoit contre l'État ;

Attendu qu'il n'apparaît pas, dans la cause, que l'amende ait été consignée, puisqu'aucune quittance n'est jointe au dossier; que le pourvoi est donc non recevable ;

Par ces motifs, rejette le pourvoi comme non recevable, etc.;

III. En ce qui concerne le pourvoi de Benedetti (Jean-Quilicus) :

Sur le premier et le deuxième moyen, tirés de la nullité de la notification du jugement d'expropriation et de la notification des offres :

Vu les articles 15, 23 et 37 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'aux termes de ces articles l'administration expropriante est tenue de notifier aux propriétaires des immeubles expropriés, d'abord le jugement d'expropriation, puis les sommes qu'elle leur offre pour indemnité ; qu'à défaut d'élection de domicile dans l'arrondissement de la situation des biens, cette notification doit être faite par double copie entre les mains du maire, ainsi que du fermier, locataire, gardien ou régisseur de la propriété ;

Attendu que, par suite de la qualité du conseiller à la cour de Grenoble qui lui était reconnue tant par l'arrêté de cessibilité que par l'extrait de la matrice cadastrale transcrit au jugement d'expropriation, le demandeur en cassation ne pouvait être considéré comme ayant un domicile dans l'arrondissement de Corte ; que, bien qu'aucune élection de domicile n'ait eu lieu, néanmoins le jugement prononçant l'expropriation, ainsi que les offres légales ont été notifiés audit demandeur « conseiller, où étant et parlant à son fils Joseph » ;

Attendu que rien n'établit que le fils qui a reçu cette double notification occupait ou gardait les immeubles expropriés, à l'un des titres énumérés dans l'article 15 ; qu'aucune copie, d'ailleurs, n'a été délivrée au maire de la commune de la situation des biens ; que, par suite, cette double notification doit être annulée ;

Attendu, en effet, que la nullité de la notification du jugement d'expropriation entraîne celle de tout ce qui a pu être fait en exécution dudit jugement ; qu'elle entraîne en particulier la nullité des offres, qui, d'ailleurs, seraient nulles en soi, comme ayant été irrégulièrement notifiées ; qu'il importe peu que Benedetti (Jean-Quilicus) ait comparu devant le jury et discuté les offres de l'expropriant, puisqu'avant tout débat il a pris soin de faire des réserves expresses au sujet des nullités qui viennent d'être constatées, et qu'il lui en a été donné acte ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin d'examiner le troisième moyen du pourvoi, casse, etc. ;

IV. En ce qui concerne les pourvois formés par le préfet de la Corse, agissant au nom de l'État :

Sur le premier moyen, tiré de la violation des articles 31, 37 de la loi du 3 mai 1841, relativement à la mention des locaux où le jury a dû siéger et à la formalité de la publicité en cette matière :

Attendu que, si la publicité des audiences est une des conditions essentielles d'une bonne administration de la justice, il a

été satisfait, dans l'espèce, aux justes exigences de la loi ; qu'en effet, l'ordonnance du magistrat directeur, du 26 mai 1891, indique comme lieu où doivent se tenir les assises du jury « l'une des salles du palais de justice de Corte » ; que les procès-verbaux des diverses affaires mentionnent que le jury a siégé dans « l'une des salles du palais de justice du tribunal civil de Corte »;

Attendu que ces expressions « l'une des salles du palais de justice de tel lieu » spécifient avec une suffisante précision le lieu de convocation, celui où le jury a siégé et dans lequel la décision a été rendue ;

Sur le deuxième moyen, tiré de la violation des articles 29, 30, paragraphe 1er, et 42 de la loi du 3 mai 1841, en raison de ce qu'un juré n'avait pas son domicile réel dans l'arrondissement :

Attendu que la composition du jury spécial appelé à statuer sur les indemnités en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique est réglée par l'article 30 de la loi du 3 mai 1841, prescrivant à la cour d'appel de choisir les jurés sur la liste dressée par le conseil général du département conformément à l'article 29 de la même loi ; que l'article 29 ne figure pas au nombre de ceux limitativement énumérés par l'article 42 comme pouvant donner ouverture à cassation, et que l'article 30 se borne à ordonner que les membres du jury spécial seront choisis sur la liste du conseil général ;

Attendu qu'il n'est pas méconnu par le demandeur en cassation et qu'il résulte des documents de la procédure que le juré Philippi (Georges), qui a siégé dans toutes les affaires de la session, figurait sur la liste dressée par le conseil général du département de la Corse pour l'année 1891, et qu'il a été choisi sur cette liste par l'arrêt de la première chambre de la cour de Bastia, du 11 mai 1891, qui a composé le jury spécial appelé à statuer dans la cause ; que, dès lors, l'incapacite dont ce juré aurait été atteint, comme n'ayant pas son domicile réel dans l'arrondissement, en la supposant même établie, n'a pu vicier de nullité les opérations du jury et ne constitue aucune violation des textes de loi invoqués par le pourvoi ;

Par ces motifs, rejette ces deux moyens ; par suite rejette les pourvois formés contre les décisions des 7, 8, 9, 11, 15, 16, 17 et 18 juillet 1891, etc. ;

Mais sur la deuxième branche du troisième moyen et sans qu'il soit besoin de statuer sur la première :

Vu l'article 42 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu, en fait, qu'à l'audience du 20 juillet, après avoir dis-

pensé, à raison d'excuse présentée et admise, le juré titulaire Antoniotti de siéger pour le reste de la session, le magistrat directeur a également dispensé, pour la même durée, les jurés complémentaires Pierraggi, Chardon et Corteggiani ; que le procès-verbal ne constate pas que cette élimination ait eu lieu sur la demande des jurés et sur des causes d'excuse ou de dispense par eux soumises au magistrat directeur lors de l'appel de leurs noms;

Attendu, en droit, que les jurés désignés conformément aux articles 30 et 33 de la loi du 3 mai 1841 pour former la liste de session sont désormais acquis aux parties, et qu'aucun d'eux ne peut être écarté ni remplacé que dans les cas expressément réglés par les articles 32 et 33 de la même loi ;

Attendu que, si le magistrat directeur n'est pas tenu de motiver sa décision relativement aux empêchements ou excuses, qu'il apprécie souverainement, il ne peut néanmoins, sans commettre un excès de pouvoir (et réserve faite des cas d'exclusion et d'incompatibilité), rayer, de son initiative propre, de la liste de la session, des jurés qui n'ont point provoqué cette mesure; que si, au contraire, ils l'ont provoquée, le procès-verbal des opérations doit faire mention de leur demande et le magistrat directeur doit y veiller; que décider autrement, ce serait permettre à ce magistrat de composer arbitrairement le jury, puisque les parties pourraient être privées de leurs juges réguliers en dehors des garanties établies par la loi ;

Et attendu que cette élimination irrégulière a pu porter atteinte au droit de récusation de l'administration, en ne lui permettant pas de l'exercer en toute liberté ; qu'ainsi elle a vicié de nullité toutes les décisions rendues postérieurement à la mesure dont l'illégalité vient d'être constatée ;

Par ces motifs, casse et annule les décisions des 20, 21, 22 et 23 juillet 1891, etc.

(N° 343)

[10 août 1892]

Expropriation d'utilité publique. — Chemin vicinal. — Magistrat directeur. — Participation à la décision. — Signature. — (Veuve Deloyson.)

En matière d'expropriation pour ouverture de chemins vici-

naux, il ne suffit pas que le magistrat directeur soit présent à la délibération du jury; il est nécessaire qu'il y prenne part et en atteste la régularité par l'apposition de sa signature sur la minute de la décision du jury.

Cette signature ne saurait résulter du simple visa du magistrat directeur porté sur la minute de la décision, alors qu'il est constaté par le procès-verbal des opérations ou par l'expédition de la décision elle-même que cette décision n'a été signée à la minute que par les jurés, et que ce n'est qu'après la lecture qui en a été donnée en audience publique que ce magistrat y a apposé sa signature en cette forme, avec le greffier, pour l'annexer à son procès-verbal.

La Cour,

Sur la première branche du moyen :

Vu l'article 16, paragraphe 2, de la loi du 21 mai 1836;

Attendu que, lorsqu'il s'agit de régler les indemnités à raison d'expropriation pour ouverture ou redressement de chemins vicinaux, il ne suffit pas que le magistrat directeur ait été présent à la délibération; qu'il est, en outre nécessaire qu'il y ait pris part et ait attesté son concours par sa signature sur la minute de la décision du jury;

Attendu qu'il résulte soit du procès-verbal des opérations, soit de l'expédition de la décision du jury, que cette décision n'a été signée à la minute, sans désemparer, que par les quatre jurés, et que c'est seulement après la lecture qui en a été donnée en audience publique que le magistrat directeur y a apposé sa signature en forme de visa, avec le greffier, pour l'annexer à son procès-verbal;

Attendu que ce visa est insuffisant pour attester que le magistrat directeur a concouru personnellement à la délibération des jurés et qu'ainsi cette délibération a été régulière; qu'il a donc été contrevenu à la disposition de loi susvisée;

Par ces motifs, sans qu'il soit besoin de statuer sur la seconde branche du moyen;

Donnant défaut contre le défendeur ès qualités, casse, etc.

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE

(N° 344)

[24 juin 1893]

Canaux et rivières canalisées. — Interruption du service des écluses et ouvrages d'art pendant la journée du 14 juillet.

Monsieur le préfet, il a été constaté, dans ces dernières années, que la circulation des bateaux de commerce, pendant la journée du 14 juillet, était fort peu active, sinon nulle, sur la plupart des voies navigables de France.

Dans ces conditions, j'ai pensé qu'il serait à la fois rigoureux et inutile d'empêcher les agents préposés à la manœuvre des écluses et autres ouvrages d'art de prendre part aux réjouissances de la fête nationale.

J'ai décidé en conséquence que le service de ces ouvrages, sur tous les canaux et rivières canalisés du territoire français, serait suspendu le 14 juillet de midi à minuit.

Je vous prie de porter cette mesure à la connaissance des intéressés dans le plus bref délai possible, par voie d'affichage.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

PERSONNEL

(N° 345)

Juin 1893

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 6 *juin* 1893. — M. **Collignon,** Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre).

2° NOMINATIONS.

Arrêté du 15 *juin* 1893. — Sont nommés Sous-Ingénieurs, pour prendre rang à dater du 1er juin 1893, les Conducteurs principaux faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire dont les noms suivent :

MM. **Bureau** (Alphonse), à Semur, service ordinaire du département de la Côte-d'Or et canal de Bourgogne ;

Prat (Louis), à Tlemcen, service ordinaire et maritime du département d'Oran et service de Contrôle de chemins de fer ;

Gaston (Noël), à Cahors, service ordinaire du département du Lot ;

Dumoulin (Frédéric), à Calvi, service ordinaire du département de la Corse et chemins de fer ;

Masson (Louis), Seine, service municipal de la Ville de Paris.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 27 *mai* 1893. — M. **Le Grain**, Ingénieur ordinaire de 2° classe, à Paris, est mis à la disposition de l'Administration des chemins de fer de l'État, pour occuper le poste d'Ingénieur du 1er arrondissement, à la même résidence.

M. **Le Grain** sera considéré comme étant en service détaché.

Arrêté du 15 *juin*. — M. **Moron**, Ingénieur en Chef de 2° classe, chargé du service ordinaire du département d'Eure-et-Loir et d'un service de chemins de fer, est mis à la disposition du Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies, pour remplir les fonctions de Directeur de l'Office du Travail, en remplacement de M. **Lax**.

M. **Moron** est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 30 *mai* 1893. — M. **Morard**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Dijon.

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 29 *mai* 1893. — Le service du Contrôle des chemins de fer de l'État, est constitué comme il suit, savoir :

Directeur du Contrôle.

M. **Orsel**, Inspecteur Général des Mines, à Paris.

Ingénieur en Chef adjoint pour les études et travaux, et le Contrôle des études et travaux des lignes nouvelles.

M. **de Préaudeau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Ingénieur en Chef du Contrôle de la voie et des bâtiments.

M. **Violette de Noircarme**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Ingénieur en Chef du Contrôle de l'exploitation et de la traction.

M. **Olry**, Ingénieur en Chef des Mines.

Ingénieur en Chef du Contrôle central.

M. **Olry**, Ingénieur en Chef des Mines.

Arrêté du 29 mai. — Le service du Contrôle du chemin de fer du Nord est constitué comme il suit, savoir :

Directeur du Contrôle.

M. **Salva**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, à Paris.

Ingénieur en Chef adjoint pour les études et travaux, et le Contrôle des études et travaux des lignes nouvelles.

M. **Loche**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à titre provisoire.

Ingénieur en Chef du Contrôle de la voie et des bâtiments.

M. **Loche**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Ingénieur en Chef du Contrôle de l'exploitation et de la traction.

M. **Luneau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Ingénieur en Chef du Contrôle central.

M. **Baume**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Idem. — Le service du Contrôle des chemins de fer de l'Ouest est constitué comme il suit, savoir :

Directeur du Contrôle.

M. **Demouy**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, à Paris.

Ingénieur en Chef adjoint pour les études et travaux, et le Contrôle des études et travaux des lignes nouvelles.

M. **Chabert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Ingénieur en Chef du Contrôle de la voie et des bâtiments.

M. **Kleine**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Ingénieur en Chef du Contrôle de l'exploitation et de la traction.

M. **Pelletan**, Ingénieur en Chef des Mines.

Ingénieur en Chef du Contrôle central.

M. **Le Cornu**, Ingénieur ordinaire des Mines.

M. **Le Cornu** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 29 mai. — Le service du Contrôle des chemins de fer de l'Est est constitué comme il suit, savoir :

Directeur du Contrôle.

M. **Massieu,** Inspecteur Général des Mines, à Paris.

Ingénieur en Chef adjoint pour les études et travaux, et le Contrôle des études et travaux des lignes nouvelles.

M. **Châtel,** Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Ingénieur en Chef du Contrôle de la voie et des bâtiments.

M. **Meugy,** Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Ingénieur en Chef du Contrôle de l'exploitation et de la traction.

M. **Nivoit,** Ingénieur en Chef des Mines.

Ingénieur en Chef du Contrôle central.

M. **Le Chatelier,** Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Idem. — Le service du Contrôle du chemin de fer de Paris à Orléans est constitué comme il suit, savoir :

Directeur du Contrôle.

M. **Ricour,** Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, à Paris.

Ingénieur en Chef adjoint pour les études et travaux, et le Contrôle des études et travaux des lignes nouvelles.

M. **Pasqueau,** Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Ingénieur en Chef du Contrôle de la voie et des bâtiments.

M. **d'Ussel,** Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Ingénieur en Chef du Contrôle de l'exploitation et de la traction.

M. **Vicaire,** Ingénieur en Chef des Mines.

Ingénieur en Chef du Contrôle central.

M. **Monestier,** Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.

M. **Monestier** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 29 mai. — Le service du Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est constitué comme il suit, savoir :

Directeur du Contrôle.

M. **Lax**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, à Paris.

Ingénieur en Chef adjoint pour les études et travaux, et le Contrôle des études et travaux des lignes nouvelles.

M. **Meunier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Ingénieur en Chef du Contrôle de la voie et des bâtiments.

M. **Weisgerber**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Ingénieur en Chef du Contrôle de l'exploitation et de la traction.

M. **Worms de Romilly**, Ingénieur en Chef des Mines.

Ingénieur en Chef du Contrôle central.

M. **Pérouse**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Idem. — Le service du Contrôle des chemins de fer du Midi est constitué comme il suit, savoir :

Directeur du Contrôle.

M. **Koziorowicz**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, à Paris.

Ingénieur en Chef adjoint pour les études et travaux, et le Contrôle des études et travaux des lignes nouvelles.

M. **Étienne**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Ingénieur en Chef du Contrôle de la voie et des bâtiments.

M. **Debray**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.
M. **Debray** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Ingénieur en Chef du Contrôle de l'exploitation et de la traction.

M. **Colin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Ingénieur en Chef du Contrôle central.

M. **Dieulafoy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Idem. — Par application des dispositions de l'arrêté du

20 mai 1893, portant réorganisation du service du Contrôle des chemins de fer, les services d'études et travaux et de Contrôle d'études et travaux des lignes comprises dans le réseau de l'État, qui font actuellement partie du 12e arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées, sont rattachés à la Direction du Contrôle des chemins de fer de l'État.

Arrêté du 29 *mai* 1893. — Les services d'études et travaux et de Contrôle d'études et travaux des lignes de chemins de fer comprises dans le réseau du Nord, le service d'études et de Contrôle d'études du chemin de fer métropolitain, le service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre, qui font partie du 1er arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées, sont rattachés à la Direction du Contrôle du chemin de fer du Nord.

Idem. — Par application des dispositions de l'arrêté du 20 mai 1893 portant réorganisation du service du Contrôle des chemins de fer, les services d'études et travaux et de Contrôle d'études et travaux des lignes comprises dans le réseau de l'Ouest, qui font actuellement partie du 14e arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées, sont rattachés à la Direction du Contrôle des chemins de fer de l'Ouest.

Idem. — Par application des dispositions de l'arrêté du 20 mai 1893 portant réorganisation du service du Contrôle des chemins de fer, les services d'études et travaux et de Contrôle d'études et travaux des lignes comprises dans le réseau de l'Est, qui font actuellement partie du 4e arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées, sont rattachés à la Direction du Contrôle des chemins de fer de l'Est.

Idem. — Par application des dispositions de l'arrêté du 20 mai 1893 portant réorganisation du service du Contrôle des chemins de fer, les services d'études et travaux et de Contrôle d'études et travaux des lignes comprises dans le réseau d'Orléans, qui font actuellement partie du 16e arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées, sont rattachés à la Direction du Contrôle du chemin de fer de Paris à Orléans.

Idem. — Par application des dispositions de l'arrêté du 20 mai 1893 portant réorganisation du service du Contrôle des chemins de fer, les services d'études et travaux des lignes comprises dans le réseau du Midi, qui font actuellement partie du 10e arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées, sont rattachés à la Direction du Contrôle des chemins de fer du Midi.

Arrêté du 29 *mai.* — Par application des dispositions de l'arrêté du 20 mai 1893 portant réorganisation du service du Contrôle des chemins de fer, les services d'études et travaux et de Contrôle d'études et travaux des chemins de fer de la Corse, et des lignes concédées à la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France et à la Compagnie des chemins de fer de Vaux à Fréjus, qui font actuellement partie du 8e arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées, sont rattachés à la Direction du Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Idem. — M. **Desprez**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence du Havre, au service maritime du département de la Seine-Inférieure — 1re section, est chargé, à la résidence de Paris, du 2e arrondissement du service de la navigation de la Seine (1re Section — 2e Division) et du 3e arrondissement (Ligne de Montereau à Melun et à Corbeil) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Berthet**, en remplacement de M. **Debray**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M **Pérard**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Paris, au service de la 2e section de la navigation de la Seine et à divers services de chemins de fer, est attaché, à la même résidence, au service ordinaire du département de la Seine (arrondissement de Sceaux), en remplacement de M. **Monestier**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Dardenne**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Dunkerque, au service maritime du département du Nord, est attaché, à la résidence de Paris, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Pérard** :

1° Service de la 2e section de la navigation de la Seine — 2e arrondissement (moins les études et travaux du pont Mirabeau) ;

2° Études et Contrôle d'études du chemin de fer métropolitain.

Arrêté du 31 *mai.* — La ligne de Lons-le-Saunier à Saint-Jean-de-Losne (Contrôle d'études et travaux) est rattachée au 2e arrondissement (M. **Pernot**, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Lons-le-Saunier) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Schoendoerffer**.

Arrêté du 2 *juin.* — M. **Harel de la Noë**, nommé Ingénieur en Chef de 2e classe par décret du 15 mars 1893 et chargé, à la résidence de Brest, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire et maritime du département du Finistère, est chargé du service ordinaire du département de la Sarthe, du service de

la navigation de la Sarthe et du Loir et du service des études et travaux du chemin de fer de Thorigné à Courtalain, en remplacement de M. **Revol**, appelé à un autre service.

Arrêté du 10 *juin.* — Le service de la construction et du Contrôle des travaux du chemin de fer de Gilley à Pontarlier (M. **Châtel**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Besançon), est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juin 1893.

Par suite, le nombre des arrondissements du service de chemin de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Châtel** est réduit de trois à deux.

Le 2e arrondissement (M. **Couturier** (Paul), Conducteur principal des Ponts et Chaussées, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Pontarlier) est supprimé. Le 3e arrondissement actuel (M. **Barrand**, Ingénieur ordinaire à Besançon) prend le n° 2.

Idem. — Art. 1er. — Le service du Contrôle de la voie et des bâtiments et le service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer de l'État sont répartis respectivement en trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire.

Ces arrondissements sont confiés aux Ingénieurs ci-après désignés :

I. — *Contrôle de la voie et des bâtiments.*

MM. **Gauthier**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Tours, — attaché en outre au Contrôle du chemin de fer d'Orléans.

Moissenet, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Nantes, — attaché en outre au Contrôle du chemin de fer d'Orléans.

Bernis, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Bordeaux, — attaché en outre aux services de Contrôle des chemins de fer d'Orléans et du Midi.

II. — *Contrôle de l'exploitation et de la traction.*

MM. **Genty**, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Tours, — attaché en outre au Contrôle du chemin de fer d'Orléans.

Cheguillaume, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Nantes (emploi spécial), — attaché en outre au Contrôle du chemin de fer d'Orléans.

M. **Brisse**, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Bordeaux (emploi spécial), — attaché en outre aux services de Contrôle des chemins de fer d'Orléans et du Midi.

Art. 2. — M. **Bellom**, Ingénieur ordinaire des Mines, est attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle central des chemins de fer de l'État.

Arrêté du 10 juin. — Art. 1er. — Le service du Contrôle de la voie et des bâtiments et le service du Contrôle de l'exploitation et de la traction du chemin de fer du Nord sont répartis respectivement en trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire.

Ces arrondissements sont confiés aux Ingénieurs ci-après désignés :

I. — *Contrôle de la voie et des bâtiments.*

MM. **Rousseau**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Paris, — attaché en outre au Contrôle du chemin de fer d'Orléans.

Stoclet, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Lille (emploi spécial).

Caillez, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Amiens (emploi spécial), — attaché en outre au Contrôle des chemins de fer de l'Ouest.

II. — *Contrôle de l'exploitation et de la traction.*

MM. **Chesneau**, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Paris.

Chapuy, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Lille.

Badoureau, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Amiens, — attaché en outre au Contrôle des chemins de fer de l'Ouest.

Art. 2. — M. **Bochet**, Ingénieur ordinaire des Mines, est attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle central du chemin de fer du Nord (emploi spécial).

Idem. — Art. 1er. — Le service du Contrôle de la voie et des bâtiments et le service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer de l'Ouest sont répartis respectivement en quatre arrondissements d'Ingénieur ordinaire.

Ces arrondissements sont confiés aux Ingénieurs ci-après désignés :

I. — *Contrôle de la voie et des bâtiments.*

MM. **Deslandres**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Paris (emploi spécial).

Barbé, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Caen.

Caillez, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Amiens (emploi spécial), — attaché en outre au Contrôle du chemin de fer du Nord.

Nanot, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Le Mans.

II. — *Contrôle de l'exploitation et de la traction.*

MM. **Janet**, Ingénieur ordinaire des Mines. — Résidence : Paris.

Herscher, Ingénieur ordinaire des Mines. — Résidence : Caen.

Badoureau, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Amiens, — attaché en outre au Contrôle du chemin de fer du Nord.

Bernheim, Ingénieur ordinaire des Mines. — Résidence : Le Mans.

Art. 2. — M. **Humbert** (Georges), Ingénieur des Ponts et Chaussées, est attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle central des chemins de fer de l'Ouest (emploi spécial).

Arrêté du 10 juin. — Art. 1er. — Le service du Contrôle de la voie et des bâtiments et le service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer de l'Est sont répartis respectivement en trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire.

Ces arrondissements sont confiés aux Ingénieurs ci-après désignés :

I. — *Contrôle de la voie et des bâtiments.*

MM. **Getten**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Paris (emploi spécial).

Hémardinquer, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Nancy (emploi spécial).

Baratte, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Troyes.

II. — *Contrôle de l'exploitation et de la traction.*

MM. **Jozan**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Paris.

MM. **Cousin**, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Nancy.

Collot, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Chaumont.

Art. 2. — M. **Focqué**, Ingénieur ordinaire des Mines, est attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle central des chemins de fer de l'Est (emploi spécial).

Arrêté du 10 juin. — Art. 1er. — Le service du Contrôle de la voie et des bâtiments et le service du Contrôle de l'exploitation et de la traction du chemin de fer de Paris à Orléans sont répartis respectivement en sept arrondissements d'Ingénieur ordinaire.

Ces arrondissements sont confiés aux Ingénieurs ci-après désignés :

I. — *Contrôle de la voie et des bâtiments.*

MM. **Rousseau**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Paris, — attaché en outre au Contrôle du chemin de fer du Nord.

Gauthier, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Tours, — attaché en outre au Contrôle des chemins de fer de l'État.

Draux, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Limoges.

Tavera, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Clermont-Ferrand, — attaché en outre au Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Moissenet, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Nantes, — attaché en outre au Contrôle des chemins de fer de l'État.

Bernis, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Bordeaux, — attaché en outre aux services de Contrôle des chemins de fer de l'État et du Midi.

Le Cornec, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Toulouse (emploi spécial), — attaché en outre au Contrôle des chemins de fer du Midi.

II. — *Contrôle de l'exploitation et de la traction.*

MM. **Nadal**, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Orléans.

Genty, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence :

Tours, — attaché en outre au Contrôle des chemins de fer de l'État.

MM. **Nouailhac**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Limoges (emploi spécial).

de Béchevel, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence: Clermont-Ferrand, — attaché en outre au Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Cheguillaume, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Nantes, — attaché en outre au Contrôle des chemins de fer de l'État (emploi spécial).

Brisse, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Bordeaux (emploi spécial), — attaché en outre aux services de Contrôle des chemins de fer de l'État et du Midi.

Verlant, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Toulouse,— attaché en outre au Contrôle des chemins de fer du Midi.

Art. 2. — M. **Boëll**, Ingénieur ordinaire des Mines, est attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle central du chemin de fer de Paris à Orléans (emploi spécial).

Arrêté du 10 juin. — Art. 1er. — Le service du Contrôle de la voie et des bâtiments et le service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sont répartis respectivement en sept arrondissements d'Ingénieur ordinaire.

Ces arrondissements sont confiés aux Ingénieurs ci-après désignés :

I. — *Contrôle de la voie et des bâtiments.*

MM. **Le Rond**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Paris (emploi spécial).

Galliot, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Dijon.

Clarard, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Lyon (emploi spécial).

Tavera, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Clermont-Ferrand, — attaché en outre au Contrôle du chemin de fer d'Orléans.

Canat, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Grenoble (emploi spécial).

Faure (Camille), Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Montpellier (emploi spécial),— attaché en outre au Contrôle des chemins de fer du Midi.

M. **Leclerc de Pulligny**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Marseille.

II. — *Contrôle de l'exploitation et de la traction.*

MM. **Fumey**, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Paris (emploi spécial).

Maison, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Dijon.

Dougados, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Lyon.

de Béchevel, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Clermont-Ferrand, — attaché en outre au Contrôle du chemin de fer d'Orléans.

Primat, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Grenoble.

Mettrier, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Montpellier, — attaché en outre au Contrôle des chemins de fer du Midi.

Seligmann-Lui, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Marseille.

Art. 2. — M. **Beaugey**, Ingénieur ordinaire des Mines, est attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle central des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (emploi spécial).

Arrêté du 10 juin. — Art. 1er. — Le service du Contrôle de la voie et des bâtiments et le service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer du Midi sont répartis respectivement en trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire.

Ces arrondissements sont confiés aux Ingénieurs ci-après désignés :

I. — *Contrôle de la voie et des bâtiments.*

MM. **Bernis**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Bordeaux, — attaché en outre aux services de Contrôle des chemins de fer de l'État et d'Orléans.

Le Cornec, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Toulouse (emploi spécial), — attaché en outre au Contrôle du chemin de fer d'Orléans.

Faure (Camille), Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, — Résidence : Montpellier (emploi spécial), — attaché en outre au Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

II. — *Contrôle de l'exploitation et de la traction.*

MM. **Brisse**, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Bordeaux (emploi spécial), — attaché en outre aux services de Contrôle des chemins de fer de l'État et d'Orléans.

Verlant, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Toulouse, — attaché en outre au Contrôle du chemin de fer d'Orléans.

Mettrier, Ingénieur ordinaire des Mines, — Résidence : Montpellier, — attaché en outre au Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 2. — M. **Equer**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, est attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle central des chemins de fer du Midi (emploi spécial).

Arrêté du 12 juin. — M. **Pigeaud**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Quimper, au service ordinaire et au service maritime du département du Finistère et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Considère**, est chargé, dans le même département, à la résidence de Brest, du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de l'Ouest, en remplacement de M. **Harel de la Noë**, nommé Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Duperrier**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché au service du Secrétariat du Conseil général des Ponts et Chaussées, est chargé, à la résidence de Quimper, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire et maritime du département du Finistère et du 2e arrondissement (Ligne de Carhaix à Rosporden) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Considère**, en remplacement de M. **Pigeaud**.

Arrêté du 14 juin. — M. **Corbeaux**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché à la résidence de Fécamp, au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, au service maritime du même département — 1re section, et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lechalas**, est attaché, à la résidence de Dunkerque, au service maritime du département du Nord.

Idem. — M. **Dubois** (Paul), Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Dunkerque, au service ordinaire du département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais et au service hydrométrique des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser, est attaché, en outre, au

service maritime du département du Nord, en remplacement de **M. Le Rond**, appelé à un autre service.

Arrêté du 14 juin. — **M. Legay**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence d'Annecy, au service ordinaire du département de la Haute-Savoie et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Du Boys**, est chargé, à la résidence de Blois, des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Humbert**, appelé à un autre service, savoir :

1° Service ordinaire du département de Loir-et-Cher — Arrondissement du Centre;

2° Service de la navigation de la Loire — 3e section (3e arrondissement);

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Faure** — 1er arrondissement (Lignes de Romorantin à Blois et de Vendôme à Blois);

4° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Revol** — Arrondissement unique (Ligne de Saint-Aignan à Blois).

Idem. — **M. Caldaguès**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché à la résidence de Louviers, au service ordinaire du département de l'Eure et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Cordier**, est attaché à la résidence d'Angers, aux services ci-après désignés, en remplacement de **M. Chaguillaume**, appelé à un autre service, savoir :

1° Service ordinaire du département de Maine-et-Loire — Arrondissement du Sud;

2° Service de la navigation de la Maine;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Meugy** — Arrondissement unique (Ligne de Beslé à Guémené et à La Chapelle-sur-Erdre et de Nantes à Segré, — section de Nantes à Candé).

Arrêté du 15 juin. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Moutiers à Albertville est organisé de la manière suivante, sous réserve des modifications qui seront la conséquence de la nouvelle organisation des services de contrôle, savoir :

I. *Travaux neufs et entretien.*

MM. **Pérouse**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Pendaries, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Saint-Jean-de-Maurienne.
Curtillet, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Chambéry.

II. *Exploitation technique.*

M. **Worms de Romilly**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.

M. **Goddard**, Contrôleur des Mines, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, à Chambéry.

III. *Exploitation commerciale.*

MM. **d'Ivernois**, **David**, } Inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale, à Paris.
de Piétra-Santa, Inspecteur particulier, à Lyon.

IV. *Surveillance administrative.*

M. **Burlet**, Commissaire de surveillance administrative, à Chambéry.

Arrêté du 16 juin. — M. **Bresse**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Paris, du 1er arrondissement du service de la 2e section de la navigation de la Seine, est chargé, à la même résidence, du 1er arrondissement de la 3e section du même service, en remplacement de M. **Jozan**, appelé à un autre service.

M. **Bresse** reste d'ailleurs attaché au service de la Commission de l'annonce des crues.

Idem. — Le service de la 2e section de la navigation de la Seine, qui forme actuellement trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti ainsi qu'il suit en deux arrondissements, savoir :

1er arrondissement.

Lit et rives de la Seine dans la traversée de Paris. Exploitation des ports de Paris.

Entretien des ponts de Paris.

M. **Dardenne**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Paris.

2e arrondissement.

Lit et rives de la Seine, des fortifications d'aval de Paris à la limite des départements de la Seine et de Seine-et-Oise, en aval du pont d'Épinay.

Études et travaux du pont Mirabeau et études du pont de Constantine, à Paris.

M. **Alby**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Paris.

Toutefois, M. **Résal**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris, reste chargé, sous la direction de l'Ingénieur en Chef de la 2e section de la navigation de la Seine, du service des ponts Mirabeau et de Constantine. Il aura sous ses ordres, pour ce service, M. l'Ingénieur ordinaire **Alby**.

Arrêté du 16 juin. — M. **Huet** (Jules), Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence d'Auch, au service ordinaire du département du Gers, au service hydrométrique des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse, et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit**, est chargé, à la résidence de Montargis, du 2e arrondissement du service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, en remplacement de M. **Équer**, appelé à un autre service.

Décision du 16 juin. — Sont déclarés hors de concours les Élèves-Ingénieurs de 1re classe dont les noms suivent :

MM.
Bezault.
Roth.
Guillet.
Dubois (Paul).
Lacroix.
Gufflet.
Caussin de Perceval.

Sont admis à la 2e classe, les Élèves-Ingénieurs de 3e classe dont les noms suivent :

MM.
Guiffart.
Troté.
Bourgeois.
Bauer.
Margaine.
Mazerolle.
Tinardon.
Blaise.

Arrêté du 16 juin. — M. **Caussin de Perceval**, Élève-Ingénieur hors concours, est chargé, à la résidence de Fécamp, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Corbeaux**, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Seine-Inférieure — Arrondissement de l'Ouest ;

2° Service maritime du même département — 1re section, (3e arrondissement) ;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lechalas** — 3e arrondissement (Ligne de Dieppe au Havre — section du Havre à la ligne de Motteville à Saint-Valery).

Arrêté du 19 juin. — M. **Lordereau**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Haute-Loire et du service des chemins de fer d'Ambert à Darsac et de Sembadel à Saint-Bonnet-le-Château, est chargé du service ordinaire du département d'Eure-et-Loir et du service des chemins de fer de La Loupe à Brou et de Voves à Toury, en remplacement de M. **Moron**, mis en service détaché.

Idem.— M. **Mille**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à

la résidence d'Auxerre, au service ordinaire du département de l'Yonne et au service du canal du Nivernais, est chargé du service ordinaire du département de l'Aisne et du service des chemins de fer de Wimy à Guise, de Laon à Liart et du Cateau à Laon, en remplacement de **M. Kleine**, appelé à un autre service.

M. Mille remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 21 *juin.* — **M. Coustolle**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de La Rochelle, au service maritime du département de la Charente-Inférieure et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thurninger**, est chargé du service de la circonscription de l'Est du département d'Alger et du Contrôle des chemins de fer de l'Est-Algérien, en remplacement de **M. Meunier**, appelé à un autre service.

M. Coustolle remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

27 *mai* 1893. — **M. Doucet** (François), Commis, Concours de 1885, n° 50, Indre, service ordinaire.

31 *mai.* — **M. Sirot** (Claude), Commis, Concours de 1885, n° 3, Rhône, service de la navigation de la Saône.

8 *juin.* — **M. Chevaux** (Jean), Commis, Concours de 1884, n° 81, Jura, service ordinaire.

Idem. — **M. Guth** (Eugène), Commis, Concours de 1885, n° 101, Côte-d'Or, service ordinaire.

10 *juin.* — **M. Lubin** (Eugène), Commis, Concours de 1885, n° 94, Loir-et-Cher, service ordinaire.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

10 *juin* 1893. — **M. Michel** (Octave), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, est

mis à la disposition de M. le Sous-Secrétaire d'État des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics du Congo français.

M. **Michel** est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

8 *juin* 1893. — M. **Busson** (Charles), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Sarthe est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Société concessionnaire de différentes lignes de chemins de fer d'intérêt local et de tramways dont le siège social est au Mans.

21 *juin.* — M. **Rubé** (Valentin), Conducteur de 1re classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour la construction du réseau concédé, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la même Compagnie (surveillance et entretien), à la résidence de Gisors (Eure).

4° DISPONIBILITÉ.

22 *juin* 1893. — M. **Mériadec** (Pascal), Conducteur principal, attaché au service ordinaire et maritime du département du Finistère, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

24 *juin.* — M. **Leloup** (Auguste), Conducteur principal attaché, dans le département de l'Aube, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

5° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Protheau** (Jean), Conducteur principal, Bouches-du-Rhône, service ordinaire	1er juin 1893

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Martin** (Armand), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé.	22 mars 1893
M. **Blanchet** (Alexandre), Conducteur principal, Loire-Inférieure, service ordinaire	29 mai 1893
M. **Viguier** (Jules), Conducteur de 4e classe,	

	Date du décès.
Yonne, service des études et travaux du chemin de fer de Monéteau à Saint-Florentin	29 mai 1893
M. Jacquemin (Joseph), Conducteur de 2e classe, Saône-et-Loire, service de la navigation de la Saône	3 juin 1893

7° DÉCISIONS DIVERSES.

26 *mai* 1893. — M. **Mesnil** (Auguste), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département d'Eure-et-Loir, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Senonches à Verneuil, passe au service des études et travaux du chemin de fer de La Loupe à Brou, même département.

Idem. — M. **Renaud** (Eugène), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne, passe, dans le département d'Eure-et-Loir, au service des études et travaux du chemin de fer de La Loupe à Brou.

Idem. — M. **Guyonnaud** (Josué), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Charente-Inférieure, au service des études du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angély à Civray, passe dans le département d'Eure-et-Loir, au service des études et travaux du chemin de fer de La Loupe à Brou.

31 *mai.* — M. **Leduc** (Baptiste), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service du canal du Centre, passe au service de la navigation de la Saône, même département.

8 *juin.* — M. **Béquignon** (Adrien), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Thorigné à Courtalain, passe au service ordinaire du département de la Sarthe.

Idem. — M. **Plet** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Sarthe, au service de la navigation de la Sarthe, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Vauthier** (Eugène), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, passe dans le département de Loir-et-Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Thorigné à Courtalain.

Idem. — M. **Terrien** (Hyacinthe), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département de la Charente-Inférieure et au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, cesse d'être attaché à ce dernier service.

10 *juin.* — **M. Nicol** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Morbihan, passe dans le département du Finistère, au service du canal de Nantes à Brest — 2e section.

Idem. — **M. Branellec** (Louis), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, passe au service ordinaire du département du Morbihan.

Idem. — **M. Hoguet** (Joseph), Conducteur de 2e classe, attaché au service maritime du département du Morbihan, est mis en retrait d'emploi avec deux cinquièmes de son traitement.

22 *juin.* — **M. Combes** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat — embranchement d'Hautefort au Burg — passe au service ordinaire du département du Lot.

24 *juin.* — Est rapporté l'arrêté du 1er mai 1893, par lequel **M. Richet** (François), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de Limoges à Brive par Uzerche, a été attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

M. Richet reste attaché à son ancien service.

Idem. — **M. Huet** (Victor), Conducteur de 3e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour la construction du réseau concédé, est attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

27 *juin.* — **M. Vaillant** (Auguste), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Jura, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer de Lons-le-Saunier à Saint-Jean-de-Losne.

Idem. — **M. Chevaux** (Henri), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Jura, au service des études et travaux du chemin de fer de Lons-le-Saunier à Champagnole, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Lons-le-Saunier à Saint-Jean-de-Losne, même département.

28 *juin.* — **M. Villefranche** (Pierre), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Rhône, au service de la navigation du Rhône, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lozanne à Paray-le-Monial.

III. — ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Session 1892-1893.

1° CLASSEMENT DES ÉLÈVES INGÉNIEURS PAR ORDRE DE MÉRITE ARRÊTÉ LE 16 JUIN 1893.

PREMIÈRE CLASSE (*Hors concours*)	DEUXIÈME CLASSE	TROISIÈME CLASSE
MM.		MM.
1. Bezault.	Il n'y a pas d'élèves ingénieurs de 2e classe pendant la session 1892-1893.	1. Guiffart.
2. Roth.		2. Trotté.
3. Guillet.		3. Bourgeois.
4. Dubois.		4. Bafier.
5. Lacroix.		5. Margaine.
6. Gufflet.		6. Mazerolle.
7. Caussin de Perceval.		7. Tinardon.
		8. Blaise.

2° RELEVÉ DES PRIX ET ACCESSITS DÉCERNÉS AUX ÉLÈVES INGÉNIEURS.

Première classe.

ARCHITECTURE — *Gare de chemin de fer. tête de ligne*	CONSTRUCTION		HYDRAULIQUE AGRICOLE — *Assainissement et mise en culture de terrains*	MACHINES À VAPEUR — *Usine pour l'éclairage électrique*	FORTIFICATION — 1° *Travaux de défense;* 2° *Travail de destruction*	COMPOSITIONS LITTÉRAIRES	LANGUES ÉTRANGÈRES	
	Navigation intérieure. Mur de réserve	*Travaux maritimes. Bassin de demi-marée*					*Anglais*	*Allemand*
Guillet, 1er pr. Bezault, 2e pr. Roth, 2e pr.	Roth, 1er pr. Bezault, 2e pr. Guillet, acc. Lacroix, acc.	Roth, 1er pr. Bezault, 2e pr. Guillet, 2e pr.	Bezault, 2e pr. Roth, 2e pr.	Gufflet, 1er pr. Bezault, 2e pr.	Roth, 1er pr. Dubois, 2e pr. Bezault, acc.	Bezault, 2e pr.	Roth, 2e p. Gufflet, 2e pr.	Dubois, 1er pr. Bezault, 2e pr. Gufflet. 1er acc. Guillet, 2e acc.

Il n'y a pas d'élèves ingénieurs de 2e classe pendant la session 1892-1893.

Troisième classe.

ARCHITECTURE — *Hôtel privé. Bâtiment de voyageurs dans une station de 2e classe*	CONSTRUCTION — *Avant-projet et projet définitif de route*	MÉCANIQUE — 1° *Charpente métallique à la Polonceau;* 2° *Efforts dans un arc métallique surbaissé*	COMPOSITIONS LITTÉRAIRES	CROQUIS de MACHINES	LANGUES ÉTRANGÈRES	
					Allemand	*Anglais*
Bourgeois, 1er pr. Guiffart, acc. Margaine, acc.	Mazerolle, 1er pr. Troté, 2e pr. Bauër, acc. Bourgeois, acc.	Guiffart, 1er pr. Bauër, 2e pr. Margaine, acc.	Guiffart, 2e pr.	Guiffart, 1er pr. Tinardon, 2e pr. Blaise, 1er acc. Bauër, 2e acc.	Bauër, 1er pr. Mazerolle, 2e pr. Guiffart, acc. Margaine, acc.	Guiffart, 1er pr. Bourgeois, 2e pr. Bauër, acc.

Le Gérant: Ve Dunod.— Imprimerie C. Marpon et E. Flammarion, 26, rue Racine.

LOIS

(N° 346)

[4 juillet 1893]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Charente et de la Charente-Inférieure, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Rouillac à Matha.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Charente et de la Charente-Inférieure, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Rouillac à Matha.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à dater de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Les départements de la Charente et de la Charente-Inférieure sont autorisés à pourvoir à l'exécution de la ligne ci-dessus désignée, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions des conventions passées, les 17 janvier et 1er février 1893, entre les préfets de la Charente et de la Charente-Inférieure, chacun pour la partie située sur le territoire de son département, et la compagnie de chemins de fer départementaux.

Des copies certifiées conformes de ces conventions et du cahier des charges relatif à la partie comprise dans la Charente-Inférieure resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, en ce qui concerne le département de la Charente,

le maximum du capital de premier établissement du chemin de fer mentionné à l'article 1er est fixé à la somme de 70.000 francs par kilomètre.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 13.500 francs.

Pour l'application des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, en ce qui concerne le département de la Charente-Inférieure, le maximum du capital de premier établissement du chemin de fer mentionné à l'article 1er est fixé à la somme de 70.000 francs par kilomètre.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 25.500 francs.

Art. 5. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, après avis du ministre des finances et après l'achèvement et la mise en exploitation de la ligne projetée.

Le capital à réaliser en obligations ne pourra être supérieur aux 4/5 des dépenses d'établissement de la ligne mise en exploitation, et aucune émission ne sera autorisée que sous la condition que l'annuité destinée à couvrir l'intérêt et l'amortissement des titres à émettre ne dépassera pas les 4/5 du montant de l'intérêt garanti sur lesdites dépenses.

Art. 6. — Le capital de la compagnie de chemins de fer départementaux ne pourra être engagé, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui sont concédées, sans autorisation préalable par décret délibéré en conseil d'État.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

. . . .

ANNEXES.

Département de la Charente-Inférieure.

CONVENTION.

L'an 1893, le 1er février,

Entre les soussignés :

M. Grimanelli, préfet du département de la Charente-Inférieure, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 ;

3° Des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882 ;

4° Des délibérations du conseil général en date des 27 août 1890 et 26 août 1892, et de la commission départementale du 31 janvier dernier,

D'une part ;

Et M. Zens, administrateur-directeur de la compagnie de chemins de fer départementaux, dont le siège est à Paris, avenue de l'Opéra, n° 20, agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, en vertu des délibérations du conseil d'administration en date des 11 juillet 1890 et 16 juillet 1892,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Charente-Inférieure concède à la compagnie de chemins de fer départementaux, dont le siège est à Paris, avenue de l'Opéra, n° 20, la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local ci-après désigné, à voie unique de 1 mètre de largeur entre les rails, tel qu'il est défini au cahier des charges ci-annexé :

Ligne d'Angoulême à Matha (partie comprise dans le département de la Charente-Inférieure, de la limite dudit département jusqu'à Matha), ladite partie formant le prolongement de la ligne précédemment concédée par le département de la Charente.

Art. 2. — La compagnie concessionnaire exécutera et exploitera la ligne qui fait l'objet de la présente convention en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges y annexé.

Art. 3. — Les subventions éventuelles de l'État resteront acquises au département, sans que le concessionnaire puisse élever aucune prétention à cet égard.

Par contre, le département accorde à la compagnie une subvention fixe annuelle payable pendant toute la durée de la concession, fixée à 4f,15 p. 100 du capital de premier établissement, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu.

Moyennant cette allocation, la compagnie reste chargée de tous les travaux d'infrastructure et de superstructure, achats de terrains, de fournitures, de matériel, mobilier des stations et en général de tous les travaux et dépenses nécessaires pour la construction et l'exploitation de la ligne concédée.

Art. 4. — Pour l'application des articles 13 et 15 de la loi du 11 juin 1880, le montant maximum du capital de premier établissement est fixé à la somme de 70.000 francs par kilomètre.

Les sommes portées en compte, dans les limites de ce maximum, comprendront :

A. — Toutes les sommes que la compagnie aura dépensées dans un but d'utilité pour les études, la construction et la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances ;

B. — Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements depuis l'ouverture à l'exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante ;

C. — 14 p. 100 du montant des dépenses portées en compte, en exécution des deux paragraphes qui précèdent, pour tenir compte à la compagnie de ses frais de constitution du capital, de ses frais généraux et dépenses d'administration centrale, intérêt et amortissement des capitaux pendant l'exécution des travaux.

La compagnie devra, dans le premier trimestre de chaque année, remettre au préfet du département le compte des dépenses de premier établissement dressé comme il est dit ci-dessus.

Ce compte sera complété dans le délai de trois mois à dater du 31 décembre de l'année qui suivra l'ouverture de l'ensemble des lignes à l'exploitation ; il sera, à dater du même jour, majoré, à titre de prime d'économie, des six dixièmes de la différence entre le montant des dépenses réelles de premier établissement et le chiffre maximum kilométrique de 70.000 francs prévu pour ces dépenses.

La longueur de la ligne sera déterminée par un chaînage continu ayant pour extrémités, d'un côté, la limite du département vers Angoulême, et, de l'autre, l'axe du bâtiment des voyageurs de la station de Matha.

Art. 5. — Les frais d'exploitation, par kilomètre, ne pourront être portés en compte pour une somme supérieure à 3.000 francs tant que la recette n'excédera pas 3.000 francs. Quand la recette dépassera 3.000 francs, le maximum des dépenses d'exploitation sera donné par la formule $R = 1.500 + \frac{R}{2}$, dans laquelle R représente la recette brute kilométrique, impôts déduits.

Les dépenses d'exploitation auxquels s'appliquent ces maxima comprendront les dépenses du service de la voie, de la traction et de l'exploitation, y compris l'entretien et le renouvellement des voies et du matériel roulant, l'intérêt au taux de 4 p. 100 des avances faites par la compagnie pour les approvisionnements et pour solder les dépenses constatées, en cas d'insuffisance des produits de l'exploitation, les versements de la compagnie aux caisses de retraite et de prévoyance, les impôts, patentes et frais de contrôle, les dépenses relatives aux accidents et aux incendies, sauf le cas de faute lourde de la compagnie ou de ses agents, enfin une majoration de 9 p. 100 sur les dépenses qui viennent d'être énumérées, pour frais généraux et dépenses d'administration centrale.

Si les dépenses d'exploitation ainsi calculées restent inférieures au maximum ci-dessus déterminé, les deux tiers de cet excédent seront attribués à la compagnie à titre de prime d'économie.

La compagnie exploitera la ligne concédée à ses risques et périls.

Tant que la recette brute de la ligne (impôts déduits) ne dépassera pas le montant des dépenses d'exploitation, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, cette recette restera entièrement acquise au concessionnaire.

Il y aura insuffisance de recette quand la recette brute (impôts déduits) sera inférieure aux dépenses d'exploitation, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu.

Il y aura excédent de recette quand la recette brute kilométrique dépassera lesdites dépenses.

Quand il y aura excédent de recette, cet excédent sera tout d'abord appliqué à couvrir les insuffisances des exercices précédents, sans intérêts.

Les insuffisances des exercices précédents étant couvertes, le surplus de la recette appartiendra au département et lui sera versé par la compagnie au règlement de chaque exercice.

Art. 6. — La subvention du département sera payée trimestriellement et dans les deux mois au plus tard à partir de la production par la compagnie concessionnaire des pièces justificatives des recettes et des dépenses établies dans les formes déterminées par le décret du 20 mars 1882.

Art. 7. — Le concessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 8. — La présente convention ne deviendra définitive qu'après que l'État aura pris l'engagement de concourir pendant toute la durée de la concession au payement de la garantie, dans les limites maxima déterminées par les articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880 et par l'article 13 du décret du 20 mars 1882.

Fait en double à la Rochelle, les jour, mois et an que dessus.

Lu et approuvé : Lu et approuvé :

ZENS. GRIMANELLI.

Département de la Charente.

CONVENTION.

L'an 1893, le 17 janvier,

Entre les soussignés :

M. de Luze, préfet du département de la Charente, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de :

1° La loi du 10 août 1871 ;

2° La loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

3° Du décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique et approuvant le cahier des charges-type ;

4° Du décret du 20 mars 1882, portant également règlement d'administration publique ;

5° Des délibérations du conseil général en date des 26 avril 1884 et 20 août 1890 ;

D'une part ;

Et M. Zens, administrateur-directeur de la compagnie des chemins de fer départementaux, dont le siège est à Paris, avenue de l'Opéra, n° 20, agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, en vertu des délibérations du conseil d'administration en date des 11 juillet 1890 et 16 juillet 1892,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Charente concède à titre définitif, à la compagnie

de chemins de fer départementaux, dont le siège est à Paris, avenue de l'Opéra, n° 20, la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local ci-après désigné, à voie unique de 1 mètre de largeur entre les rails;

Ligne de Rouillac à la limite du département de la Charente vers Matha, et par ou près Mareuil et Sonneville, précédemment concédée à titre éventuel à ladite compagnie, en vertu de la délibération susvisée du 26 avril 1884.

Art. 2. — La ligne dont il s'agit n'étant que le prolongement de la ligne d'Angoulême à Rouillac, déclarée d'utilité publique par la loi du 7 juillet 1886, la compagnie concessionnaire exécutera et exploitera la ligne qui fait l'objet de la présente convention en se conformant aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges annexés à la loi du 7 juillet 1886.

En conséquence, toutes les clauses et conditions desdits cahier des charges et convention seront applicables à la présente concession, et les parties déclarent expressément s'y référer sans aucune modification ni réserve, sauf en ce qui concerne les cinq points-ci-après :

1° Le capital de premier établissement ne pourra dépasser 77.000 francs par kilomètre pour la section de Rouillac à la limite du département.

Les sommes portées en compte dans les limites de ce maximum comprendront :

A. — Toutes les sommes que la compagnie aura dépensées dans un but d'utilité pour les études, la construction et la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances ;

B. — Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements depuis l'ouverture à l'exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante ;

C. — 14 p. 100 du montant des dépenses portées en compte, en exécution des deux paragraphes qui précèdent, pour tenir compte à la compagnie de ses frais de constitution du capital, de ses frais généraux et dépenses d'administration centrale, intérêt et amortissement des capitaux pendant l'exécution des travaux.

La compagnie devra, dans le premier trimestre de chaque année, remettre au préfet du département le compte des dépenses de premier établissement dressé comme il est dit ci-dessus.

Ce compte sera complété dans le délai de trois mois à dater du 31 décembre de l'année qui suivra l'ouverture de l'ensemble des lignes à l'exploitation ; il sera, à dater du même jour, majoré, à titre de prime d'économie, des six dixièmes de la différence entre le montant des dépenses réelles de premier établissement et le chiffre maximum kilométrique de 77.000 francs prévu pour ces dépenses ;

2° Les frais d'exploitation par kilomètre ne pourront être portés en compte pour une somme supérieure au chiffre résultant de la formule $2.000 + \frac{R}{3}$, dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits, pour un service comportant au moins trois trains par jour dans chaque sens.

Les dépenses d'exploitation auxquelles s'applique ce maximum comprendront : les dépenses du service de la voie, de la traction et de l'exploitation,

y compris l'entretien et le renouvellement des voies et du matériel roulant, l'intérêt au taux de 4 p. 100 des avances faites par la compagnie pour les approvisionnements et pour solder les dépenses constatées en cas d'insuffisance des produits de l'exploitation, les versements de la compagnie aux caisses de retraites et de prévoyance, les impôts, patentes et frais de contrôle, les dépenses relatives aux accidents et aux incendies, sauf le cas de faute lourde de la compagnie ou de ses agents, enfin une majoration de 9 p. 100 sur les dépenses qui viennent d'être énumérées, pour frais généraux et dépenses d'administration centrale.

Si les dépenses d'exploitation ainsi calculées restent inférieures au maximum ci-dessus déterminé, les deux tiers de cet excédent seront attribués à la compagnie à titre de prime d'économie ;

3° Le taux de l'intérêt et de l'amortissement du capital de premier établissement, déterminé au paragraphe 1er de l'article 2 ci-dessus, est fixé à 4f,15 p. 100 ;

4° Les conditions énoncées au 2° de l'article 2 ci-dessus, relativement aux frais d'exploitation de la section de Rouillac à la limite du département de la Charente-Inférieure, seront également applicables à la section d'Angoulême à Rouillac à partir du jour où la ligne entière d'Angoulême à Matha sera mise en exploitation ;

5° La durée de la concession de la présente section prendra fin le 7 juillet 1985, comme pour la section d'Angoulême à Rouillac.

Art. 3. — Il est entendu que la section présentement concédée de Rouillac à la limite du département de la Charente sera considérée, au point de vue des résultats de l'exploitation, comme formant un tout avec la section d'Angoulême à Rouillac.

Art. 4. — La longueur de la ligne sera déterminée par un chaînage continu ayant pour extrémités, d'un côté, l'axe du bâtiment des voyageurs de la station de Rouillac et, de l'autre, la limite du département vers Matha.

Fait en double à Angoulême, les jour, mois et an que dessus.

Lu et approuvé : ZENS. — Lu et approuvé : DE LUZE.

Département de la Charente-Inférieure.

CAHIER DES CHARGES (*).

(*) Voir *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 6 juillet 1893.

DÉCRETS

(N° 347)

[17 janvier 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Les dépenses prévues par le décret du 13 septembre 1890 pour les modifications à apporter aux gares du gué de Constantine, de Birtouta et d'Orléansville (ligne d'Alger à Oran) sont portées de 7.500 francs à 19.340f,36.

Les dépenses complémentaires faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la Commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 2.840f,36 au compte général de premier établissement des lignes du réseau Paris-Lyon-Méditerranée algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 348)

[21 janvier 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction de la route départementale de la Seine n° 40, de Montreuil à Pantin par les Lilas, dans la partie comprise entre les Lilas et Montreuil, suivant la direction générale indiquée par des traits

rouges sur le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 13 septembre 1889, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Il est pris acte des engagements souscrits par les communes de Montreuil, des Lilas et de Bagnolet, suivant les délibérations des conseils municipaux en date des 1er février, 6 avril, 14 mai et 11 octobre 1889;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 349)

[31 janvier 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la substitution de pavages en porphyre aux pavages en grès sur les voies charretières de plusieurs quais du Port-Vieux et des bassins du Nord, dans le port de Marseille, conformément aux projets présentés, les 7-20 avril et 27 juillet 1892, par les ingénieurs des travaux maritimes des Bouches-du-Rhône, et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 7 novembre 1892;

2° La dépense de ces travaux, évaluée à 530.000 francs, sera imputée sur les ressources inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics (*Amélioration des ports maritimes.*)

(N° 350)

[2 février 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant création d'une chaire d'électricité industrielle à l'École nationale supérieure des mines.

(N° 351)

[25 février 1893]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter, en vue de l'extension des installations du service local, à la station de l'Isle-Adam (ligne de Paris à la frontière de Belgique, par Lille et Valenciennes), conformément aux dispositions du plan général produit par la compagnie du chemin de fer du Nord, à la date du 21 mai 1892, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie du Nord est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans, à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 352)

[10 mai 1893]

Décret autorisant la Chambre de commerce de Fécamp à établir et à administrer un outillage sur les quais du port de Fécamp.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — La Chambre de commerce de Fécamp est autorisée à établir et à administrer, conformément aux clauses et conditions stipulées au cahier des charges annexé au présent décret, un outillage pour le chargement et le déchargement des marchandises ainsi que pour le mâtage et le dématage des navires.

Art. 2. — Les comptes et les budgets relatifs à l'établissement et à l'administration de cet outillage formeront des comptes et des budgets spéciaux.

Ces comptes et ces budgets comprendront en outre toutes les dépenses et recettes faites par la Chambre de commerce à l'occasion des services publics entretenus ou subventionnés par elle, avec l'approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le ministre du commerce et de l'industrie, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851, portant règlement d'administration publique sur l'organisation des Chambres de commerce, après avis du Ministre des travaux publics.

Art. 3. — Les décrets du 25 juin 1860 et du 13 février 1885 sont abrogés.

. . . .

Installation de grues et d'un appareil à mâter sur les quais du port de Fécamp.

CAHIER DES CHARGES (*).

(N° 353)

[2 juin 1893]

Décret portant déclaration d'utilité publique à titre d'intérêt général, et concession définitive du chemin de fer de Coutances à Regnéville (Manche).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics.

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt

---

(*) Voir *Ann.* 1888, p. 512, et *Journal officiel* du 1er juin 1893.

général, l'établissement du chemin de fer de Coutances à Regnéville.

En conséquence, la concession de cette ligne, faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest par la loi du 15 mars 1886, est déclarée définitive dans les conditions prévues par la convention du 17 juillet 1883 approuvée par la loi du 20 novembre suivant.

Art. 2. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui ont été ou qui seront offertes par le département, les communes et les propriétaires intéressés.

Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général de la Manche, dans sa délibération ci-dessus visée du 12 avril 1893, de fournir à l'État une subvention de 20.000 francs par kilomètre pour l'exécution de la ligne dont il s'agit.

. . . .

(N° 354)

[29 juin 1893]

Décret autorisant les travaux de construction d'un mur de quai au port de Dahouët (Côtes-du-Nord), et de curage dudit port.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics.

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont autorisés les travaux de construction d'un mur de quai au port de Dahouët et de curage dudit port, conformément aux dispositions du projet dressé par les ingénieurs à la date des 20 avril et 2 mai 1885, 20-22 décembre 1886.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 93 000 francs, sera imputée jusqu'à concurrence de 68.000 francs, sur les fonds annuellement inscrits à la 2e section du budget du département des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par la Chambre de commerce de Saint-Brieuc, suivant délibération en date du 9 février 1891, de contribuer à la dépense pour une somme de 25.000 francs.

. . . .

(N° 355)

[10 juillet 1893]

Rapport adressé au Président de la République par le Ministre des travaux publics, suivi d'un décret instituant une commission chargée de préparer un règlement de comptabilité applicable aux compagnies de chemins de fer qui exécutent des travaux de chemins de fer pour le compte de l'État.

Monsieur le Président,

A diverses reprises, la Cour des comptes s'est plainte de ne pouvoir suivre et apprécier les comptes ouverts entre l'État et les compagnies de chemins de fer pour l'exécution des lignes concédées à ces compagnies par les conventions de 1883. La Cour, estimant que la comptabilité de toutes les opérations ainsi faites par les compagnies pour le compte de l'État doit être soumise à sa juridiction, a demandé la création d'un agent comptable qui serait chargé de centraliser toutes les écritures relatives à ces opérations.

Cette proposition a soulevé des objections de principe et d'application qui, jusqu'à ce jour, n'ont pas encore permis d'y donner satisfaction.

On a fait observer que les comptes des compagnies de chemins de fer avec l'État sont réglés par le Ministre des travaux publics, à titre d'ordonnateur. Or, d'après l'article 18 de la loi de 1807, la Cour des comptes ne peut s'attribuer de juridiction sur les ordonnateurs. On a ajouté que le législateur a d'ailleurs pourvu à ce que les opérations de comptabilité auxquelles donne lieu, entre l'État et les compagnies de chemins de fer, l'application des conventions soient exactement contrôlées, tant au point de vue technique qu'au point de vue financier. Les règlements d'administration publique de 1863 et de 1868 ont dévolu la surveillance de la gestion financière à des commissions de vérification des comptes. Depuis 1883, ces commissions ont été fusionnées en une seule, comptant dans son sein deux représentants de la Cour des comptes.

Cette commission examine toutes les opérations des compagnies, apprécie la régularité et l'utilité des dépenses, en s'aidant, au point de vue technique, du concours des ingénieurs des ponts

et chaussées et, au point de vue financier, des vérifications faites par les inspecteurs des finances. Ce contrôle a été encore renforcé, en 1885 et 1886, par la création de commissions dites des annuités et par l'institution des comités de réseau et du comité général de contrôle; enfin, la réorganisation du contrôle technique va permettre d'exercer un contrôle des dépenses encore plus minutieux et sur place, au fur et à mesure de l'exécution des travaux.

Ce n'est donc qu'après un examen approfondi des comptes des compagnies que le Ministre statue. Mais les décisions que le Ministre est appelé à prendre après avis de la commission de vérification des comptes sont justiciables du Conseil d'État quand elles ne sont pas acceptées par les compagnies; on pourrait donc craindre des conflits de juridiction entre le Conseil d'État et la Cour, si les comptes des compagnies étaient soumis simultanément à la commission de vérification des comptes et à la Cour.

Aux motifs généraux ainsi invoqués pour repousser l'institution du comptable spécial proposé par la Cour, s'ajoutait la difficulté de déterminer les attributions mêmes de ce comptable.

Néanmoins, le Ministre des travaux publics et le Ministre des finances, désireux de donner au Parlement des renseignements plus précis sur la situation des compagnies envers le Trésor, avaient fait dresser, par une commission spéciale, les cadres de documents spéciaux résumant les opérations exécutées en vertu des conventions.

Le Parlement a rendu obligatoires les publications projetées par le Gouvernement et inséré dans la loi de finances un article ainsi conçu :

« A partir du 1er janvier 1892, le Ministre des travaux publics présentera, dans les six premiers mois de chaque année, le compte des opérations qui se rattachent à l'exécution des conventions approuvées par les lois du 20 novembre 1883.

« Ce compte comprendra les opérations effectuées pendant l'année précédente et l'ensemble des opérations effectuées depuis l'origine.

« Ces comptes seront établis par le Ministre des travaux publics de concert avec le Ministre des finances, et sous réserve des modifications pouvant résulter des vérifications ultérieures ».

Il résultait de cette disposition même, et notamment du dernier paragraphe, que les comptes à produire ne devaient avoir qu'un caractère provisoire; ils ne pouvaient donner la situation exacte des compagnies de chemins de fer vis-à-vis de l'État, puis-

que cette situation ne devient définitive qu'après vérification complète et, en cas de désaccord, après décision du Conseil d'État.

Aussi de nouvelles propositions ont-elles été présentées par l'initiative parlementaire, en vue de donner satisfaction aux demandes précédemment formulées par la Cour des comptes. Bien que ces propositions n'aient pas été transformées en texte de loi, elles ont été accueillies avec une certaine faveur dans le Parlement.

Sans m'arrêter aux objections qui avaient été faites à l'institution d'un comptable et qui ont été rappelées plus haut, je me serais empressé de déférer au désir qui s'était ainsi manifesté, si je ne m'étais trouvé en face de difficultés d'ordre pratique dont ni le Parlement ni la Cour des comptes ne méconnaîtront certainement l'importance.

Les compagnies de chemins de fer constituent des services publics, mais elles n'en conservent pas moins, à certains égards, le caractère de sociétés commerciales. Leur personnalité est d'un caractère mixte, à la fois commercial et public, et cette dualité se reflète dans les comptes qui reproduisent leurs opérations. Ces opérations sont multiples et complexes. Par exemple, aux dépenses se rattachent le compte du domaine, celui de premier établissement, le compte de l'exploitation. Le premier établissement se subdivise lui-même en compte de construction, compte des travaux complémentaires, compte d'exploitation partielle. Une dépense, quelque minime qu'elle soit, peut affecter deux, ou plusieurs, ou même la totalité de ces comptes; la pièce comptable la plus élémentaire, la feuille d'attachements, peut comprendre des dépenses à répartir entre tous les comptes de la compagnie, alors que certains d'entre eux sont étrangers à la construction et à l'exploitation des chemins de fer. On conçoit dès lors que les opérations faites par les compagnies de chemins de fer, en vue de la construction des lignes concédées en 1883, soient tellement connexes des autres opérations effectuées par les compagnies, qu'il est, dans l'état actuel des choses, impossible de les en séparer.

Ainsi le montant de tous les travaux exécutés pour le compte de l'État doit être majoré de frais généraux, de frais de personnel et de charges d'intérêt et d'amortissement dont le quantum ne peut être déterminé qu'après apurement de tous les comptes de la compagnie; le prix des fournitures de matériel fixe ne peut être arrêté qu'après examen de toutes les dépenses de ce matériel, tant pour l'entretien et le renouvellement de la voie des

lignes en exploitation que pour l'établissement des lignes exécutées pour leur propre compte ; les dépenses des gares communes exigent, dans certains cas, des ventilations entre le compte de construction des lignes nouvelles, le compte d'établissement des lignes anciennes et le compte unique d'exploitation. Ces ventilations de dépenses se font parfois d'après des règles de convention, variables suivant les réseaux et la nature des dépenses. Bien plus, les pièces élémentaires des dépenses n'ont pas, aux yeux des compagnies, le caractère d'authenticité comptable qu'elles revêtent dans la comptabilité des travaux publics; de telle sorte que ces pièces peuvent être contestées tant qu'elles n'ont pas été examinées, vérifiées et appréciées par le service central de comptabilité des compagnies.

Enfin, les conventions de 1883, tout en posant en principe que la construction des nouvelles lignes est à la charge de l'État, ont appelé les compagnies à y participer. Les trois compagnies d'Orléans, de l'Est et de l'Ouest sont admises à se libérer de leur dette envers l'État, provenant de la garantie d'intérêt, au moyen des dépenses qu'elles effectuent pour son compte; mais la dette de l'Est a fait l'objet d'un abandon, consenti par l'État et accepté par la compagnie comme représentant *à forfait* la part contributive de l'État dans un certain nombre de travaux spécialement déterminés.

Les compagnies fournissent des contributions spéciales ou concourent aux dépenses de superstructure moyennant une subvention de 25.000 francs par kilomètre pour les lignes à voie large, et de 12.500 francs pour les lignes à voie étroite. Pour l'Est, la subvention se confond dans l'ensemble des dépenses dont la compagnie a accepté la charge à forfait.

D'après ces exemples qui pourraient être multipliés, il est clair que les dépenses dont la Cour des comptes revendique l'examen ne peuvent être séparées du reste des dépenses des compagnies et qu'il est impossible, au moins dans l'état actuel des règlements qui régissent la comptabilité des compagnies, de dégager la partie des comptes à soumettre à la Cour et de définir la nature des pièces justificatives des dépenses à fournir à l'appui, par assimilation avec les dépenses analogues qui sont faites directement par l'État.

Pour y parvenir, il est dès lors nécessaire, avant de s'occuper de la création d'un comptable, de faire un règlement de comptabilité unique pour tous les réseaux.

Ce règlement de comptabilité, qui comprendra l'ensemble des

opérations des compagnies intéressant l'État soit directement, soit par répercussion, déterminera les justifications financières à produire par les compagnies, en ce qui concerne les dépenses faites par elles au lieu et place de l'État.

Des explications qui précèdent, il ressort que la rédaction de ce règlement présentera des difficultés; je ne crois pas que ces difficultés soient insurmontables. La préoccupation à laquelle ont obéi le Parlement et la Cour des comptes est trop rationnelle, trop légitime, pour qu'il soit impossible d'y donner satisfaction. Mais cette tâche ne peut être menée à bonne fin qu'avec le concours et le dévouement de fonctionnaires pris parmi les plus élevés au Conseil d'État, à la Cour des comptes, au Ministère des finances, au Ministère des travaux publics et de représentants des compagnies de chemins de fer.

La préparation du projet de règlement devra donc, à mon avis, être confiée à une commission spéciale composée d'éléments empruntés au Conseil d'État, à la Cour des comptes, aux administrations des finances et aux travaux publics, et dans laquelle deux représentants des compagnies seraient admis à titre consultatif.

Eu égard à l'importance du travail qui incombera à cette commission, j'estime qu'il convient de l'instituer par décret.

C'est ce décret que j'ai l'honneur de vous soumettre.

Je vous prie d'agréer, M. le Président, l'assurance de mon profond respect.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

DÉCRET.

[11 juillet 1893]

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. — Il est institué, près le Ministère des travaux publics une commission chargée de préparer un règlement de comptabilité applicable aux compagnies de chemins de fer qui exécutent des travaux de chemins de fer pour le compte de l'État.

Art. 2. — Cette commission sera ainsi composée :

Président :

Le président de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce, de l'industrie et des postes et télégraphes, au Conseil d'État.

Membres :

Un conseiller d'État;
Deux conseillers-maîtres à la Cour des comptes;
Deux représentants du Ministère des finances;
Deux représentants du Ministère des travaux publics.

Art. 3. — Deux représentants des compagnies de chemins de fer, agréés par le Ministre des travaux publics, seront admis dans la commission à titre consultatif.

Art. 4. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret et désignera, par un arrêté les membres de la commission.

. . . .

(N° 356)

[11 juillet 1893]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement de lignes de tramways sur le territoire des communes de Nancy et de Malzéville.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics.

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement sur le territoire des communes de Nancy et de Malzéville, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, des lignes de tramways ci-après énumérées et destinées à compléter le réseau actuel :

1° De la rue Saint-Georges à Malzéville;
2° De la rue Mazagran au Bon-Coin;
3° De la place Lobau à la rue Saint-Georges.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdites lignes ne sont pas accomplies dans un délai de dix-huit mois à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation des lignes dont il s'agit, par la ville de Nancy, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 4. — Est approuvé le traité passé le 29 avril 1893, entre le maire de Nancy, au nom de la ville, d'une part, et la compagnie générale française de tramways, d'autre part, pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ledit traité, ainsi que le plan et le cahier des charges mentionnés aux articles 1 et 3 ci-dessus, resteront annexés au présent décret.

. . . .

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. J. Maringer, chevalier de la Légion d'honneur, maire de la ville de Nancy, agissant en cette qualité, et en vertu des délibérations du conseil municipal, en date des 13 mai 1891 et 21 avril 1893, approuvées par l'autorité préfectorale,

D'une part;

Et M. Edmond Humbert, ingénieur, demeurant à Paris, rue de Lisbonne, n° 30, administrateur directeur général de la compagnie générale française de tramways, dont le siège est à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 60, agissant en cette qualité et en vertu des décisions du conseil d'administration, en date des 15 mai 1891 et 21 avril 1893,

D'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Nancy rétrocède à la compagnie générale française de tramways la concession, telle qu'elle lui sera accordée par l'État, d'un réseau de tramways, à traction animale ou mécanique, destiné au transport des voyageurs et comprenant les lignes ci-après :

1° Un embranchement partant de la gare à l'intersection de la rue du Faubourg-Saint-Jean et de la rue Mazagran, jusqu'au carrefour du Bon-Coin par la rue de la Commanderie;

2° Un embranchement du point central à Malzéville partant de la rue Saint-Georges, à son intersection avec la rue des Dominicains, suivant cette dernière

rue, les places Stanislas et de la Carrière, la grande rue Ville-Vieille, les rues Braconnot, Grandville et de Malzéville, jusqu'à la rue de l'Orme au pied de la Rampe;

3° Un embranchement de la place Lobau à la rue Saint-Georges en passant par les rues Molitor, de la Salle, Saint-Nicolas et Pont-Mouja.

Art. 2. — La compagnie générale française de tramways déclare accepter cette rétrocession qui lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880 et au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique, et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, établi suivant la forme du cahier des charges-type annexé à la loi précitée et tel qu'il sera définitivement approuvé par l'administration supérieure.

La compagnie générale française de tramways sera, en conséquence, assujettie, tant envers la ville qu'envers l'État, à toutes les obligations imposées par ce cahier des charges.

Art 3. — Il est spécifié, conformément à la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction dudit cahier des charges seront modifiés les articles ou portions d'articles suivants du cahier des charges-type : 3, 6, 7, 11 et 12.

Art. 4. — En raison des risques courus par le rétrocessionnaire et du faible rendement possible d'une partie au moins de ces lignes, la présente rétrocession est faite pour une durée de 60 ans; de plus, la ville de Nancy prendra à sa charge la dépense d'entretien du pavage sur la zone affectée au service de la voie ferrée, les frais d'établissement de ce pavage en pavés de Sierck restant exclusivement à la charge de la compagnie, ainsi que les travaux de pavage effectués au cours de l'exploitation, qui seront la conséquence d'une réparation faite à l'armement de la voie ferrée.

Art. 5. — Il est entendu que la ville de Nancy s'interdit de laisser établir sur son territoire, par des compagnies ou des particuliers, pendant une période de dix ans à partir de la date du décret d'autorisation, des lignes de tramways parallèles ou concurrentes aux lignes actuelles ou à celles présentement rétrocédées. Les parties contractantes entendent par « lignes parallèles ou concurrentes » celles qui, sur une longueur d'au moins 400 mètres, courraient parallèlement aux lignes établies et à moins de 210 mètres de distance d'elles.

Par contre, la compagnie prendra à sa charge, pour abriter les voyageurs, l'établissement de kiosques dont le nombre sera fixé d'un commun accord avec la ville, étant entendu, toutefois, que la compagnie n'aura à supporter de ce chef aucuns frais annuels de location.

Art. 6. — La compagnie générale française de tramways ne pourra céder tout ou partie de la présente rétrocession sans le consentement écrit de l'administration municipale. Celle-ci s'engage, d'autre part, à faire toutes les démarches et diligences pour obtenir un décret rendu en Conseil d'État, conformément à l'article 29 de la loi du 11 juin 1880, approuvant la concession dont la rétrocession fait l'objet du présent traité.

Art. 7. — La compagnie rétrocessionnaire fait dès à présent élection de domicile à Nancy, chez le directeur des tramways, à l'établissement de Saint-Georges, où toutes pièces, actes, ordres, etc., lui seront adressés ou signifiés.

Art. 8. — Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels donneront lieu

le cahier des charges susrelaté ainsi que le présent traité seront supportés par la compagnie rétrocessionnaire.

Art. 9. — Le présent traité et le cahier des charges ci-annexé annulent et remplacent le traité signé entre la ville de Nancy et la compagnie générale française de tramways, le 28 mai 1891, ainsi que le cahier des charges signé de même le 15 mars 1892.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

(N° 357)

[25 juillet 1893]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement dans le département du Tarn d'une ligne de tramway entre Graulhet et Laboutarié.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics.

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Tarn, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction de locomotives, et destinée au transport des voyageurs et des marchandises, entre Graulhet et Laboutarié (gare du Midi).

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Le département du Tarn est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de ce tramway, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, le 4 mars 1893, entre le préfet du Tarn, au nom du département, et MM. Bonnet

(*) Voir *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 18 juillet 1893.

et Mandement, pour la construction et l'exploitation du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, le cahier des charges y annexé et le plan d'ensemble mentionné à l'article 1er ci-dessus resteront annexés au présent décret.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1893, le 4 mars,

Entre les soussignés :

M. Jossier, préfet du Tarn, agissant au nom et pour le compte du département du Tarn en vertu des délibérations du conseil général en date des 26 avril et 24 août 1892 et 13 février 1893,

D'une part;

Et MM. Bonnet, entrepreneur de transports à Laboutarié, et Mandement, entrepreneur de travaux publics à Toulouse,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Tarn concède à MM. Bonnet et Mandement, qui acceptent, la construction et l'exploitation, pour une durée de soixante années, d'une ligne de tramway à traction de locomotives et à voie de 60 centimètres de largeur, de Graulhet à Laboutarié.

Cette concession n'aura d'effet qu'en vertu du décret déclaratif d'utilité publique restant à intervenir pour approuver la présente convention, elle est faite conformément aux clauses applicables de la loi du 11 juin 1880 et du décret portant règlement d'administration publique du 6 août 1881, ainsi qu'aux conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, lequel a été établi en conformité du cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 5, 6, 8, 9, 19, 27, 32, 37, la suppression de l'article 7 et l'addition des articles supplémentaires 8 *bis* et 8 *ter*.

Art. 2. — Toutes les dépenses, de quelque nature que ce soit, auxquelles pourront donner lieu l'établissement et l'entretien de la ligne et de ses dépendances, et son exploitation, seront à la charge des concessionnaires.

Art. 3. — Le département n'accorde à cette entreprise aucune garantie d'intérêts ni subvention quelconque.

Art. 4. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, les concessionnaires devront constituer une société anonyme, qui se substituera à eux et deviendra solidairement responsable avec eux vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'ils auraient contractés avec ce dernier.

Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — Les concessionnaires s'engagent à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que tous autres frais accessoires auxquels pourraient donner lieu la présente convention et le cahier des charges qui y est annexé.

Fait double à Albi, le 4 mars 1893.

Les concessionnaires, — *Le préfet du Tarn,*

BONNET, MANDEMENT. — JOSSIER.

CAHIER DES CHARGES (*).

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 27 juillet 1893.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 358)

[5 août 1892]

Travaux publics. — Rues et places. — Marché; Délimitation; Accès interdit; Caractère de travaux publics. — Compétence. — (Sieur Beaumé contre ville de Vire.)

L'autorisation donnée par une ordonnance royale à une ville d'acquérir un terrain pour en faire une place publique où se tiendraient les foires et marchés et l'affectation dudit terrain à cet usage n'attribuent pas de plein droit, en dehors de tout acte de classement, le caractère de voie publique à l'emplacement dont s'agit (*). — *En conséquence, les travaux faits sur ce terrain en vue d'en fixer les limites et de le conserver comme propriété privée de la commune, ne constituent pas des travaux publics et, dès lors, le conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur les dommages causés par leur exécution (suppression des accès accordés précédemment à titre précaire aux riverains)* (**).

. . . .

Considérant que le requérant soutient que le conseil de préfecture était compétent pour statuer sur la demande d'indemnité dont il l'avait saisi par le motif que les travaux qui l'empêchent d'avoir accès sur la place du Marché auraient été exécutés sur une voie publique et présenteraient, dès lors, le caractère de travaux publics;

Mais considérant que, si l'acquisition par la ville de Vire de l'emplacement dont il s'agit a été autorisée par l'ordonnance du

(*-**) Rapp. Moinet, 2 mai 1890, *Arr. du C. d'Et.*, p. 449 et les renvois: Ville de Chaumont, 4 décembre 1891, *Ann.* 1893, p. 130.

25 juin 1828 pour y établir une place publique où se tiendraient les foires et marchés, cette destination n'est pas de nature à lui faire attribuer, de plein droit, le caractère de voie publique; que l'acquisition faite par la ville n'a été suivie d'aucun acte de classement; que, si cet emplacement, situé à l'extrémité de la ville, a toujours, depuis cette époque, servi de champ de foire et de marché, l'autorisation d'y prendre des ouvertures n'a été donnée aux propriétaires riverains qu'en vertu des délibérations spéciales du conseil municipal et à la suite de reconnaissances formelles de précarité souscrites par ces propriétaires, parmi lesquels figurent les auteurs du sieur Beaumé; que, dans ces circonstances, la plantation de bornes dont se plaint le requérant n'a pas constitué un travail exécuté sur la voie publique dans l'intérêt de la voirie, mais a eu au contraire exclusivement pour but de fixer les limites d'un terrain que la commune n'a jamais fait entrer dans la voirie communale; que cet ouvrage n'a donc pas le caractère de travail public et que, par suite, c'est à bon droit que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent... (Rejet avec dépens.)

(N° 359)

[5 août 1892]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — Dommage né et actuel. Plus-value. — (Sieur Pasquet contre sieurs Kléhé, Sabatier et Césary.)

Lorsque les fouilles opérées par un entrepreneur ont transformé des talus à pente douce en falaises à pic, il y a lieu à indemnité pour l'exécution de travaux de consolidation, avant que des éboulements se soient produits et pour les éviter.

Plus-value; entrée en compte pour le calcul de l'indemnité.

. . . .

SUR LE GRIEF TIRÉ *de ce que l'arrêté attaqué n'aurait pas tenu compte pour la fixation des indemnités allouées aux sieurs Kléhé, Sabatier et Césary de la plus-value apportée à leurs propriétés par l'exécution des travaux :*

Considérant qu'il résulte du rapport de l'ingénieur en chef, tiers expert, qui a été homologué par l'arrêté attaqué, que cet

expert a tenu compte, pour la fixation des indemnités qu'il proposait, de la valeur vénale des terrains avant et après l'exécution des travaux, et qu'il a estimé que la plus-value que certaines parties avaient pu recevoir, n'était pas de nature à compenser entièrement le dommage causé au surplus des propriétés occupées; que l'entrepreneur n'établit pas que cette appréciation soit inexacte, qu'ainsi il y a lieu de rejeter le recours qu'il a formé sur ce point;

Sur le grief tiré de ce que l'arrêté attaqué en accordant une indemnité pour la consolidation des talus, alors qu'aucun éboulement ne s'était encore produit, aurait statué sur des dommages éventuels :

Considérant qu'il résulte du rapport des experts que les fouilles opérées par l'entrepreneur ont remplacé les talus en pente douce, s'abaissant de l'extrémité des propriétés occupées jusqu'à l'étang de Thau, par des falaises à pic; que ce changement a eu pour résultat de rendre nécessaires des travaux de consolidation en vue de prévenir les éboulements; que cette situation constituait pour les propriétaires un dommage né et actuel dont il appartenait au conseil de préfecture d'ordonner la réparation et que le requérant ne justifie pas qu'il ait fait de ce dommage une appréciation exagérée:

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts : . . . .

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il y a lieu dans les circonstances de l'affaire de laisser, à raison de l'insuffisance des offres faites par l'entrepreneur, les frais d'expertise à sa charge... (Rejet. Les sommes dues porteront intérêts à partir du 21 janvier 1890. Non-lieu à capitalisation desdits intérêts. Dépens à la charge du sieur Pasquet.)

(N° 360)

[5 août 1892]

Travaux publics. — Dommages causés par les travaux de captage et d'adduction d'une source; Fixation de l'indemnité. — (Ville de Poitiers contre sieur Bobin.)

. . . .

CONSIDÉRANT que ni la ville de Poitiers ni le sieur Bobin n'éta-

blissent qu'en fixant à la somme de 1.550 francs l'indemnité due à ce dernier à raison des dommages causés à sa propriété par les travaux de captage et d'adduction des eaux des sources de Fleury, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire ;

Sur les conclusions du sieur Bobin tendant à ce qu'une indemnité lui soit allouée à raison du dommage que lui aurait causé la substitution de deux buses à un pont qui assurait l'écoulement des eaux de la fontaine Garnaud :

Considérant que les trois experts ont été d'accord pour déclarer que cette substitution n'avait causé aucun dommage au sieur Bobin et que, dès lors, aucune indemnité ne lui était due de ce chef ;

Sur les intérêts : . . . .

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'eu égard à l'insuffisance des offres de la ville, c'est à tort que l'arrêté attaqué n'a pas mis à sa charge la totalité des frais d'expertise... (Les sommes allouées au sieur Bobin produiront intérêts à partir du 1er juillet 1890. Frais d'expertise mis à la charge de la ville. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Requête de la ville et surplus des conclusions du recours incident du sieur Bobin rejetés. Ville condamnée aux dépens à l'exception de ceux du recours incident.)

(N° 361)

[8 août 1892]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Alignement individuel. — Maire. — Permission de bâtir. — Conditions étrangères à la voirie. — Recours pour excès de pouvoir. — (Sieur de Molembaix.)

L'arrêté par lequel le maire accorde un alignement individuel à un riverain, mais en subordonnant la permission qu'il délivre à des conditions destinées à sauvegarder les intérêts financiers de la commune, est entaché d'excès de pouvoir (*).

(*) M. le commissaire du gouvernement Romieu a présenté les observations suivantes :

Deux principes dominent la matière de l'alignement : 1° la partie qui veut

Vu la requête par le sieur du Sart de Molembaix... tendant à ce qu'il plaise au Conseil : 1° annuler — une décision en date du 21 juillet 1891, par laquelle le maire de la commune de Bellignies (Nord) a refusé de lui délivrer l'alignement en vue de

---

construire à la limite de la voie publique, doit demander l'alignement à l'autorité compétente ; 2° l'autorité compétente n'a pas le droit de le refuser.

C'est sur la portée du second principe que le Conseil d'État est appelé à se prononcer.

Non seulement l'administration n'a pas le droit de refuser l'alignement sollicité, mais elle ne saurait subordonner son autorisation à d'autres conditions que celles que le législateur a établies dans l'intérêt du domaine public. Si elle impose des conditions autres, le pétitionnaire pourra en faire prononcer l'annulation par le juge des excès de pouvoir. La jurisprudence du Conseil d'État et celle de la Cour de cassation sont d'accord sur ce point.

C'est ainsi que le Conseil d'État a prononcé l'annulation d'un arrêté d'alignement dans lequel le préfet avait subordonné la permission de bâtir à des conditions relatives à des questions de servitude et d'application des lois et règlements en matière de grande voirie en vue notamment de réserver à une maison voisine des facilités de jour et d'accès (15 décembre 1859, Klein contre préfet de la Seine, *Ann.* 1860, p. 294). De même encore, le Conseil a considéré comme irrégulier un arrêté par lequel le préfet avait accordé l'alignement sollicité sur une route royale, à la condition que le permissionnaire ne construirait aucune partie de la façade de son bâtiment en retrait de la voie publique (6 décembre 1844, Taque, *Arr. du C. d'Ét.*), et il a décidé que le fait de ne pas se conformer à cette prescription ne constituait pas une contravention. Il a décidé également qu'un arrêté qui accorde un alignement à la condition que le permissionnaire renoncerait à demander à la commune une indemnité quelconque à raison des dommages que pourrait causer à sa propriété l'exécution de travaux exécutés dans l'intérêt de la salubrité ou de la viabilité publique est susceptible d'être annulé pour excès de pouvoir (23 janvier 1868, Terravalien, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 85 et la note ; — 17 avril 1869, Tabardel contre Ville de Paris *Ann.* 1870, p. 445 et le renvoi ; — 31 décembre 1869, Ville de Marseille contre Blanc, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 1041 et la note.)

Enfin, le Conseil d'État, appelé a statuer sur la légalité d'arrêtés préfectoraux ou municipaux qui avaient accordé l'autorisation de bâtir, sollicitée par des riverains, mais à la condition que le pétitionnaire élèverait ses constructions suivant un mode de décoration extérieur conforme à un plan uniforme adopté par le conseil municipal, a déclaré que ces conditions étaient illégales, et que les pétitionnaires étaient en droit de ne pas s'y conformer (7 avril 1859, Delondre, Ville de Paris, *Ann.* 1859, p. 586 ; — 7 décembre 1859, Meusnier, Ville de Paris, *Arr. du C. d'Ét.*), p. 692 et la note ; — 19 juin 1863, Minel, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 503 et les conclusions de M. Robert ; — 5 mai 1865, Gibaud, *Ann.* 1865, p. 701.)

De son côté la Cour de cassation a déclaré non obligatoire un arrêté ordonnant de n'employer dans les constructions pour lesquelles l'alignement est sollicité que des matériaux d'une certaine nature, et par conséquent, dépourvu de toute sanction pénale (Cass., ch. crim., 13 janvier 1844, Manigold contre Commune de Massevaux, Haut-Rhin, Sirey, 1844, 1, p. 638).

Cette jurisprudence est d'ailleurs conforme aux principes. En effet, lorsqu'un

clore sa propriété le long du chemin vicinal ordinaire n° 1 de ladite commune; 2° réformer dans celles de ses dispositions qui lui font grief, l'arrêté par lequel le maire de Bellignies ne lui a accordé l'alignement demandé que sous certaines conditions;

---

agent de l'administration délivre un alignement individuel, il agit en qualité de voyer et non comme représentant des intérêts financiers des personnes morales, qui ont la surintendance du domaine public (État. département, commune).

D'autre part, l'alignement, acte purement administratif, ne saurait porter atteinte aux droits privés. Toutes les questions de propriété ou autres sont absolument réservées pour être débattues, s'il y a lieu, devant le juge compétent. Spécialement, lorsqu'il se présente, au cours de l'instruction de la demande d'alignement, des difficultés relatives à l'acquisition de terrains par les riverains, ou au sujet de la propriété du sol, ou à l'exercice du droit de préemption, ces difficultés restent entières pour faire l'objet d'un débat devant l'autorité judiciaire. Si la commune est propriétaire des délaissés, elle pourra empêcher, en cette qualité, le riverain, d'entrer en possession du terrain abandonné par l'arrêté d'alignement, avant que celui-ci n'ait payé le prix; mais le litige qui naît à cette occasion est absolument étranger à l'alignement.

Ces principes sont certains. Cependant il s'est introduit dans la pratique administrative des usages dont la légalité est sujette à caution. C'est ainsi que l'administration a pris l'habitude d'insérer dans les arrêtés d'alignement une clause portant que les terrains appartenant à la commune ne seront livrés qu'avec l'agrément du conseil municipal, et moyennant un prix. L'article 178 du règlement général de 1872 sur les chemins vicinaux, porte : « Lorsque les chemins auront plus que la largeur légale, et que les propriétaires riverains seront autorisés par mesure d'alignement, à avancer leurs constructions jusqu'à l'extrême limite de cette largeur, ils devront payer la valeur du sol du chemin ainsi concédé et de ses dépendances... L'arrêté d'alignement devra faire connaître que la prise de possession ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une délibération du conseil municipal régulièrement approuvée. »

Quelle est la valeur de clauses semblables? Leur utilité semble contestable puisque les réserves auxquelles elles s'appliquent sont de droit. D'autre part, il peut se faire qu'elles altèrent l'esprit de l'arrêté d'alignement, et que dans certains cas, elles en compromettent la légalité. »

Des réserves de cette nature ne sont légales qu'à la condition : qu'elles ne soient qu'une simple indication, sans constituer une condition de l'arrêté ou qu'elles se bornent à rappeler une vérité incontestable, comme par exemple : « On payera les terrains appartenant à la commune. » (V. Conseil d'État, 28 novembre 1888. Commune de Saint-Cyr-du-Doret, *Ann.* 1889, p. 730.) Mais la clause serait illégale, si l'arrêté prétendait préjuger la question de propriété. C'est en effet à la partie intéressée à saisir le tribunal compétent, si le riverain s'empare à la suite d'un arrêté d'alignement d'un terrain sur lequel ladite partie prétend avoir des droits privatifs (V. Tribunal des conflits, 30 novembre 1888. Commune de Saint-Cyr-du-Doret, *Ann.* 1889, p. 764; — Rapp. Conseil d'État, 21 mars 1879, Taddei, *Ann.* 1890, p. 567).

Dans le cas particulier, la réserve est, à notre avis, absolument illégale. En premier lieu, elle figure parmi les conditions même de l'arrêté; d'autre part,

— *Ce faisant, attendu*, d'une part, que le maire de Bellignies n'avait aucun motif pour lui refuser d'abord l'alignement; qu'ensuite, lorsqu'il a délivré l'alignement il a inséré dans son arrêté des conditions qui sont contraires aux lois; qu'ainsi il a disposé que le sieur de Molembaix ne pourrait prendre possession de son terrain compris dans les limites de l'alignement qu'après que le conseil municipal lui en aurait formellement donné l'autorisation et qu'il se serait aussi engagé à désintéresser la commune de Bellignies de toutes les dépenses qu'elle a faites pour utiliser la parcelle dont s'agit comme place publique; qu'on ne pouvait insérer dans l'arrêté d'alignement d'autres conditions que celles qui peuvent être imposées dans l'intérêt de la voirie;

Vu les observations présentées par le ministre de l'intérieur... tendant au rejet du recours par les motifs que la demande d'alignement du requérant avait pour but de le faire rentrer dans la possession d'un terrain dont il avait antérieurement concédé la jouissance à la commune à la suite d'un accord verbal, et que ladite commune avait fait transformer en place publique; que le maire pouvait, en sa qualité de chef de la police municipale, spécifier qu'il ne reconnaissait pas, en tant qu'administrateur des biens de la commune, le droit pour le sieur de Molembaix de prendre gratuitement possession d'un terrain pour lequel la commune avait fait des travaux d'aménagement considérables;

. . . .

CONSIDÉRANT qu'en donnant au sieur de Molembaix l'alignement par lui demandé, le maire de Bellignies lui a imposé la double obligation de ne prendre possession de la parcelle comprise dans les limites de l'alignement qu'après avoir obtenu l'autorisation du conseil municipal et après s'être engagé à rembourser à la commune les dépenses qu'elle avait faites pour utiliser ladite parcelle comme place publique;

Considérant que le maire de Bellignies en délivrant l'alignement ne pouvait imposer des conditions étrangères à l'intérêt de la

---

l'arrêté prétend se faire juge des obligations du sieur Molembaix vis-à-vis de la commune au sujet de la jouissance de la parcelle lui appartenant, et statue sur l'interprétation des conventions intervenues au sujet de la reprise de la parcelle. Dès lors, l'alignement, c'est-à-dire la mesure de protection du domaine public communal, se trouve subordonné à la solution de questions qui touchent uniquement à l'application de contrats intervenus entre la commune et un particulier relativement à des intérêts privés.

Dans ces conditions, nous estimons que l'arrêté doit être annulé sur ce point, comme entaché d'excès de pouvoir.

voirie; que, dès lors, il y a lieu d'annuler l'arrêté susvisé en tant qu'il contient les dispositions précitées;

Art. 1er. — L'arrêté susvisé du maire de la commune de Bellignies est annulé dans celles de ses dispositions par lesquelles il décide que le pétitionnaire ne pourra prendre possession de la parcelle confinant à l'alignement qu'après une autorisation formelle du conseil municipal et engagement pris par ledit pétitionnaire de désintéresser la commune de toutes les dépenses qu'elle a faites pour utiliser la parcelle dont s'agit comme place publique.

(N° 362)

[8 août 1892]

Cours d'eau non navigables. — Usine. — Barrage. — Règlement des eaux. — Pouvoirs de police. — (Sieur Danto.)

Le préfet n'excède pas la limite de ses pouvoirs lorsque, pour empêcher l'inondation des prairies riveraines, il prescrit au propriétaire d'une usine ayant une existence légale des travaux et modifications notamment aux déversoirs et vannes de décharge. L'administration n'a pas agi dans un intérêt privé.

L'utilité des mesures ordonnées ne peut pas être discutée par la voie contentieuse.

Procédure. — Conseil d'État; arrêté rapporté; recours sans objet.

... En ce qui concerne *le recours dirigé contre l'arrêté du 28 mars* 1890 :

Considérant que, par son arrêté en date du 6 octobre 1890, le préfet du Morbihan a rapporté l'arrêté du 28 mars 1890; que, dès lors, le pourvoi des consorts Danto contre ce dernier arrêté est devenu sans objet;

En ce qui concerne le recours dirigé contre l'arrêté du 6 *août* 1890 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en fixant le mode d'établissement du déversoir et des vannes de décharge, pour prévenir les inondations dont se plaignaient les propriétaires riverains du ruisseau de Grac, l'arrêté attaqué s'est inspiré uniquement de l'intérêt général de l'écoulement des eaux; qu'ainsi il a été pris en vertu des pouvoirs conférés à l'administration par les lois ci-dessus visées ;

Considérant, d'ailleurs, que l'utilité des mesures ordonnées n'est pas de nature à être discutée au Conseil d'État par la voie contentieuse... (Il y a lieu de statuer sur le recours dirigé contre l'arrêté du 28 mars 1890. Recours dirigé contre l'arrêté du 6 août 1890 rejeté.)

(N° 363)

[8 août 1892]

Tramways. — Dommages. — Chemin vicinal. — Modification des accès. — (Compagnie lyonnaise des tramways et consorts Piraud.)

Le riverain d'une voie publique sur laquelle est établi un tramway est fondé à réclamer une indemnité à raison du dommage que lui cause l'inaccomplissement par la compagnie des conditions qui lui sont imposées par le cahier des charges en ce qui concerne l'espace à laisser pour la circulation entre la voie et le trottoir, alors même que la propriété aurait un accès sur une autre voie (*).

Vu la requête pour la Compagnie lyonnaise des tramways et

(*) M. le commissaire du gouvernement Romieu a conclu en ces termes :

« La Société lyonnaise des tramways et chemins de fer à voie étroite, concessionnaire du tramway de Lyon à l'asile de Brou, a établi cette voie conformément au décret déclaratif d'utilité publique rendu le 20 mai 1887, et suivant un plan approuvé par le préfet du Rhône, à la date du 31 janvier 1888. La voie longe, sur le chemin vicinal ordinaire n° 17, dit des Pins, un immeuble appartenant aux consorts Piraud. A cet endroit le chemin a une largeur de 7m,90, du côté opposé à la maison Piraud, le trottoir a 1m,40, — de l'autre côté cette largeur n'est que de 0m,80 à 0m,55 par suite de l'irrégularité de l'alignement des murs. En effet, un plan d'alignement non encore exécuté prévoit l'élargissement du chemin à 8 mètres. Le bord extérieur du matériel roulant est à 30 centimètres du trottoir tel qu'il se comporte actuellement, cette largeur de 0m,30 est prévue par le cahier des charges de la concession.

« Les consorts Piraud ont assigné l'État devant le conseil de préfecture en se fondant sur le dommage causé à leur propriété à raison des modifications apportées à l'accès de leur immeuble par l'établissement du tramway, — il en résulterait selon eux des difficultés pour leur locataire, une gêne notable et même un sérieux danger pour la circulation des piétons ; ils relèvent une véritable violation de l'article 6 du cahier des charges type des concessions de tramways, qui exige une largeur de 1m,10 entre la bordure du trottoir et le matériel roulant.

« Le conseil de préfecture, après avoir ordonné une expertise, a condamné

chemins de fer à voie étroite... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 28 février 1890, par lequel le conseil de préfecture du Rhône l'a condamnée à payer aux consorts Piraud la somme de 8.000 francs, avec intérêts, pour dommage

---

la Société à payer une indemnité de 8.000 francs une fois pour toutes, ou une indemnité annuelle de 400 francs tant que l'état actuel de la voie ne sera pas modifié.

« La Société lyonnaise a interjeté appel de cet arrêté.

« Le pourvoi soulève diverses questions intéressantes : et d'abord le cahier des charges type crée-t-il des obligations contre les tiers et des droits dont les tiers puissent se prévaloir ? Le cahier des charges des concessions de tramways a une autorité spéciale, car il a été délibéré en Conseil d'État, en vertu d'une délégation inscrite dans l'article 38 de la loi du 11 juin 1880, et le cahier des charges spécial à chaque concession doit indiquer les modifications apportées au cahier des charges type : en outre l'article 3 du règlement d'administration publique du 6 août 1881 porte « que les dispositions prescrites doivent, d'ailleurs, assurer dans tous les cas la sécurité des piétons qui circulent sur la voie publique et celle des riverains dont les bâtiments ont une façade sur cette voie ».

« *Le cahier des charges peut-il porter atteinte aux droits des tiers ?* Il faut répondre négativement. La loi du 11 juin 1880 n'a créé aucune servitude contre les tiers, en conséquence si l'établissement d'un tramway leur cause un dommage, ils ont droit à une indemnité dans les conditions ordinaires des travaux publics. L'approbation du travail par une loi ou par un décret en Conseil d'État, et l'observation des conditions fixées par le règlement d'administration publique rendu pour l'exécution de la loi de 1880 n'ont pas pour effet de soustraire ledit travail à l'application en jeu, mais elle n'autorise en définitive la concession qu'aux risques et périls du concessionnaire. Dès lors, le cahier des charges ne peut être invoqué contre les tiers si leurs droits sont méconnus.

« *Les tiers peuvent-ils se prévaloir des dispositions du cahier des charges ?* Il faut répondre affirmativement lorsque ces dispositions ont été introduites dans leur intérêt. C'est le cas de l'article 5 du règlement du 6 août 1881 et des articles 6, 7 et 8 du cahier des charges type qui prennent par la référence au règlement un caractère réglementaire. Les tiers sont donc recevables à invoquer l'inobservation de ces clauses. D'autre part, la simple inobservation de ces clauses ne suffit pas à créer un droit à indemnité, de même que leur observation ne supprime pas ce droit : il faut qu'il y ait dommage ; mais s'il y a dommage causé aux tiers, l'inobservation des clauses l'aggrave, et dans le doute, on doit présumer une faute du concessionnaire.

« Il convient d'examiner : 1° s'il y a dommage ; 2° s'il existe dans le cas particulier une infraction au cahier des charges.

« 1° La modification des accès et la difficulté de stationner résultant des tramways sont-elles de nature à créer des droits à indemnité ? C'est une pure question de fait. Pour le stationnement des voitures, il faut apprécier quelle est la nature des immeubles bordant la voie, la nécessité de chargement et de déchargement continus, le mode de circulation des voitures de tramways, la fréquence des trains, la faculté de stationner sur le trottoir d'en face ou à côté, l'existence d'autres accès devant lesquels le stationnement est possible. — Pour la circulation, on doit examiner la nature des immeubles, la fréquence

qui aurait été causé à leur immeuble par la proximité de la voie ferrée du tramway de Lyon à Brou, si mieux elle n'aime leur payer une indemnité annuelle de 400 francs jusqu'à la cessation ou la modification du présent état de choses, et l'a condamnée, en outre, à supporter les quatre cinquièmes des frais d'expertise; — *Ce faisant*, attendu que la gêne ou la difficulté d'accès n'est pas un dommage direct et matériel donnant ouverture à indemnité, lorsque l'immeuble a plusieurs issues et conserve l'accès intact sur une autre voie; que l'immeuble des consorts Piraud a une issue fermée par une porte cochère sur la rue Rachais; que, d'ailleurs, le stationnement des voitures le long du trottoir opposé donne satisfaction suffisante aux locataires dont aucun n'exerce une profession industrielle ou commerciale; qu'enfin le danger résultant du passage du matériel de la compagnie le long d'un trottoir trop étroit est le même que celui qui résulte de la circulation des voitures ordinaires, condamner les défendeurs aux frais d'expertise et aux dépens; très subsidiairement, réduire le chiffre de l'indemnité allouée;

Vu le mémoire en défense pour le sieur Édouard Piraud et pour les demoiselles Emma et Amélie Piraud... tendant au rejet de la requête avec dépens, par les motifs que l'établissement de la

---

des trains, la largeur des trottoirs, le mode d'exploitation, si la traction est mécanique ou animale, l'existence des courbes, etc., toutes circonstances qui rendent plus ou moins dangereuse la circulation des tramways.

« S'il résulte de ce double examen une simple gêne consistant dans un léger allongement de parcours, ou un surcroît de précautions, le riverain n'a pas droit à indemnité, l'établissement du tramway constitue un usage normal de la voie publique ; il n'existe pas pour les riverains de droit au stationnement continu sur une voie publique au droit de leurs immeubles (Tramways de Marseille, 23 avril 1880, *Ann.* 1881, p. 1064 et la note). Mais s'il résulte au contraire de cette vérification des faits qu'il y a modification complète des accès, et par voie de conséquence, une gêne grave équivalant à une privation d'accès en voiture, une impossibilité de charger et de décharger les voitures même en prenant des précautions raisonnables, et un danger véritable pour les piétons, on se trouve en présence d'un usage abusif par le tramway de la voie publique, et le riverain a droit à indemnité.

« Dans le cas particulier, l'accès en voiture n'est pas sérieusement atteint; le stationnement est simplement modifié, il n'existe à la propriété que de simples portes pour piétons, au surplus, les voitures peuvent stationner en face, d'ailleurs la circulation des tramways est minime, il n'y a que quatre trains par jour. Mais le danger est grave pour les piétons. La largeur entre les maisons et le bord extérieur du matériel roulant n'est que de 85 centimètres dans certains endroits. D'autre part, la maison du sieur Piraud est dans une courbe d'où on n'aperçoit le tramway qu'à 20 mètres, alors que la traction se fait par la vapeur à toute vitesse. On a objecté que le danger provenait de l'exiguïté du trottoir et non du tramway. Cette objection n'est pas sans réponse.

voie ferrée à une distance moyenne de 0m,95 du mur de leur immeuble en a rendu la jouissance non seulement très difficile, mais dangereuse; que notamment le stationnement des voitures est devenu impossible sur la rue des Pins; que la porte de la rue Rachais, située à l'autre extrémité de la propriété et donnant sur une allée qui dessert plusieurs jardins privés, ne peut être d'aucune utilité aux locataires; qu'ainsi les consorts Piraud ont subi un dommage direct et matériel dont il leur est dû réparation;

. . . .

CONSIDÉRANT que l'article 5 du décret du 6 août 1881, relatif à l'établissement et à l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques, dispose que le cahier des charges de chaque concession détermine les largeurs qui doivent être réservées pour la libre circulation sur la voie publique, de manière à assurer dans tous les cas la sécurité des passants et celle des riverains dont les bâtiments sont en façade sur cette voie;

Considérant qu'il résulte de l'article 8 du cahier des charges de la concession que la Compagnie lyonnaise de tramways était tenue de laisser une largeur de 1m,10 entre la plus grande saillie

---

Sur les voies ordinaires, si le trottoir est insuffisant, cette circonstance ne présente aucune gravité; dans le cas particulier, on risque d'être écrasé par le tramway. On objecte encore qu'il pourrait en être de même si l'on était rencontré par une voiture, mais on peut répondre que les voitures peuvent se déranger, tandis que le tramway ne se dérange pas.

« 2° Y a-t-il une infraction au cahier des charges? Les articles 6, 7 et 8 du décret du 6 août 1881 réservent aux piétons un espace libre de 1m,10. Il n'y a aucune raison de diminuer cette largeur dans les villes. Si l'article 8 prescrit de laisser, quand il y a un trottoir, un intervalle de 30 centimètres à partir du trottoir, cette disposition n'a pas pour effet de restreindre le minimum de 1m,10 : cet article doit être interprété dans ce sens : s'il n'y a pas de trottoir on réservera un espace de 1m,10 en tout, et s'il y a un trottoir, on réservera d'abord 1m,10 et en plus 0m,30 pour le trottoir. Les rédacteurs du cahier des charges n'ont pu avoir en vue un trottoir tel qu'en ajoutant 0m,30 on ait une largeur moindre de 1m,10, c'est-à-dire un trottoir plus petit que 0m,80.

« En résumé, la circulation au droit de l'immeuble des consorts Piraud est dangereuse pour les piétons, et ce danger résulte de l'inobservation des prescriptions du cahier des charges; alors même que l'on aurait observé les prescriptions, il y aurait dommage et par conséquent ouverture au droit à indemnité. Mais, dans ce cas particulier, la Société a commis une faute grave: elle avait 3m,60 pour installer son tramway; elle a alors escompté le retrait par voie d'alignement, et elle a établi la voie comme si le plan était exécuté; elle doit la réparation du préjudice qu'elle cause aux riverains. Comme le montant de l'indemnité allouée par le conseil de préfecture n'est pas exagéré, nous concluons au rejet de la requête avec dépens. »

de son matériel roulant et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique;

Considérant qu'il est établi par l'instruction que cette prescription n'a pas été observée par la Compagnie des tramways, qu'elle a ainsi modifié les accès de l'immeuble appartenant aux consorts Piraud, et qu'elle leur a causé un dommage dont ils sont fondés à demander la réparation;

En ce qui touche le chiffre de l'indemnité et les dépens :

Considérant que la Compagnie des tramways n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire, soit dans la fixation et les modes de payement de l'indemnité qu'elle est condamnée à payer aux consorts Piraud, soit dans la répartition des dépens; que, dès lors, il y a lieu de maintenir les dispositions de l'arrêté attaqué... (Rejet avec dépens.)

(N° 364)

[8 août 1892]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Ministre des travaux publics contre sieur Chaumeil.)

Art. 13. — *Décès de l'entrepreneur. Résiliation. — L'État n'est pas tenu d'acquérir les bêtes de trait ou de somme employées dans les travaux, et, par voie de conséquence, d'indemniser les héritiers de la perte subie sur la vente de ces animaux (III).*

Déblais. Clause forfaitaire. — En présence de la clause forfaitaire du cahier des charges portant que : « le prix des terrassements est fixé à forfait, et que l'entrepreneur devra se rendre très exactement compte avant l'adjudication des difficultés que peuvent présenter les diverses tranchées parce qu'après l'adjudication les prix ne pourront être modifiés sous aucun prétexte », les héritiers de l'entrepreneur ne sont pas recevables à demander la revision des prix du marché, pour le motif, qu'après de nouveaux sondages, des prix plus élevés ont été accordés à l'adjudicataire qui a soumissionné en suite de la résiliation (I).

Préjudice causé à l'entrepreneur par suite du mauvais état

d'une tranchée dont l'entretien incombait à l'État, et par laquelle devait être évacuée une partie des déblais; indemnité allouée (II).

Interruption des travaux — pendant l'exécution d'un aqueduc — due à une mauvaise organisation de ses chantiers par l'entrepreneur qui a commencé ses déblais sur le point où devait être construit l'aqueduc, et avant qu'il soit exécuté, bien que les déblais dussent être évacués par le remblai qui devait recouvrir le travail : pas d'indemnité (II).

Dommages-intérêts à raison du retard apporté au règlement des travaux. — Rejet : ces dommages ne consistent que dans la condamnation aux intérêts légaux qui ont été accordés à partir de l'expiration du délai de garantie (Art. 1153, *Code civil).*

. . . .

CONSIDÉRANT que le recours du ministre des travaux publics et la requête des héritiers du sieur Chaumeil sont dirigés contre le même arrêté; qu'il y a lieu, dès lors, de les joindre pour y statuer par une seule et même décision;

I. *Sur les conclusions du ministre tendant à faire retrancher du décompte la somme de* 18.936f,78 *allouée aux héritiers Chaumeil pour les terrassements des tranchées nos* 1, 1 *bis*, 6, 7 et 12 :

Considérant que l'article 98 du cahier des charges spécial de l'entreprise du sieur Chaumeil dispose que les prix des terrassements sont fixés à forfait et que l'entrepreneur devra se rendre compte très exactement, avant l'adjudication, des difficultés que peuvent présenter les diverses tranchées parce qu'après l'adjudication les prix ne pourront être modifiés sous aucun prétexte;

Considérant qu'en présence de cette disposition expresse du cahier des charges, les héritiers Chaumeil, qui ne peuvent justifier et n'allèguent même plus devant le Conseil d'État qu'il ait été rencontré des déblais d'une nature imprévue, n'étaient pas recevables à demander la revision des prix de leur marché en se fondant sur ce qu'à la suite de nouveaux sondages, des prix plus élevés avaient été fixés pour les déblais de certaines tranchées lors de la réadjudication des travaux restant à exécuter après la résiliation de leur entreprise;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que les héritiers Chaumeil ne sont pas fondés à soutenir que leur auteur avait, au jour de la résiliation, exécuté les déblais les plus onéreux de son lot; qu'ainsi, et sans qu'il soit besoin d'examiner si une circonstance de cette nature pouvait justifier l'allocation

d'une indemnité aux requérants, leur réclamation de ce chef ne saurait être accueillie;

II. *Sur les conclusions des héritiers Chaumeil tendant à ce qu'il leur soit accordé une indemnité de* 9.487f,44 *pour les déblais de la tranchée de Tonnehaut :*

Considérant que les requérants fondent leur demande : 1° sur le préjudice qui est résulté pour eux de l'interruption des travaux dans ladite tranchée pendant l'exécution de l'aqueduc; 2° sur les difficultés du transport des déblais à raison du mauvais état de la tranchée de Lortet;

Considérant, d'une part, que l'interruption des travaux de la tranchée de Tonnehaut pendant la construction de l'aqueduc a été la conséquence, non du retard apporté à la remise des plans de cet ouvrage que l'entrepreneur a reçu dix jours seulement après les avoir demandés, mais à une fausse manœuvre du sieur Chaumeil dans l'organisation de ses chantiers; qu'en effet, il était indispensable, avant d'exécuter une masse importante des déblais de Tonnehaut, de construire cet aqueduc qui devait être recouvert d'un remblai sur lequel passeraient les déblais à évacuer; que la construction de cet ouvrage devait exiger trois mois de travail environ et que, dans ces conditions, le sieur Chaumeil n'aurait dû attaquer la tranchée de Tonnehaut que lorsque l'aqueduc aurait été achevé ou sur le point de l'être; que, s'il avait procédé ainsi, il n'aurait subi aucune interruption dans l'exécution de la tranchée de Tonnehaut et que, dès lors, l'État ne lui doit aucune indemnité de ce chef;

Mais considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert qu'à raison du mauvais état de la tranchée de Lortet dont l'entretien incombait à l'État et par laquelle devait être évacuée une partie des déblais de la tranchée de Tonnehaut, l'entrepreneur a rencontré des difficultés sérieuses pour le transport de ces déblais; qu'il a droit à une indemnité pour cette cause de préjudice et qu'il en sera fait une exacte appréciation en la fixant à 2.000 francs;

Considérant enfin que l'entreprise n'a subi aucun préjudice du fait de l'affaissement du remblai de Lortet, le sieur Chaumeil ayant volontairement cessé les travaux de la tranchée de Tonnehaut avant cet accident et n'ayant pas, depuis lors et jusqu'à la résiliation de son entreprise, avisé l'administration de son intention de les reprendre;

III. *Sur la demande des héritiers Chaumeil tendant à l'alloca-*

tion d'une indemnité de 8.000 *francs à raison de la perte éprouvée par eux sur la revente des chevaux de l'entreprise :*

Considérant qu'aux termes de l'article 13 des clauses et conditions générales, en cas de résiliation prononcée pour cause de décès de l'entrepreneur, l'État n'est pas tenu d'acquérir les bêtes de trait ou de somme qui auraient été employées dans les travaux, et qu'en admettant que les héritiers Chaumeil aient subi une perte en procédant à la vente à des tiers des chevaux de l'entreprise, l'État n'est point tenu de les en indemniser;

IV. *Sur la demande de dommages-intérêts présentée par les héritiers Chaumeil et fondée sur le tort que leur aurait causé l'État en leur faisant attendre le règlement du prix de leurs travaux :*

Considérant qu'aux termes de l'article 1153 du Code civil les dommages-intérêts résultant du retard dans le payement d'une somme d'argent ne consistent jamais que dans la condamnation aux intérêts fixés par la loi;

Considérant que ces intérêts ont été accordés aux héritiers Chaumeil, conformément aux dispositions de l'article 49 des clauses et conditions générales, à partir du 14 juillet 1884, c'est-à-dire à l'expiration du délai de trois mois après la réception définitive; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de condamner l'État à payer, en outre, la somme qu'ils réclamaient à titre de dommages-intérêts;

V. *Sur les frais d'expertise :*

Considérant que dans les circonstances de l'affaire il y a lieu, réformant l'arrêté attaqué, de mettre lesdits frais pour trois quarts à la charge de l'État et pour le surplus à la charge des héritiers Chaumeil;

VI. *Sur les intérêts des intérêts :* . . . .

(L'État payera aux héritiers Chaumeil pour solde des travaux de leur entreprise la somme de 13.964f,03 avec les intérêts à partir du 14 juillet 1884. Les frais d'expertise et de tierce expertise seront supportés pour trois quarts par l'État et pour le surplus par les héritiers Chaumeil. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts des sommes dues capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts, au profit de ces derniers, à partir du 2 janvier 1890. Surplus des conclusions des héritiers Chaumeil et du ministre des travaux publics rejeté. L'État supportera les dépens du pourvoi.)

(N° 365)

[8 août 1892]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Maison d'école et mairie. — (Sieur Quilici contre commune de Frasseto.)

Suspension des travaux pendant plus d'une année. Résiliation accordée à l'entrepreneur. Fixation du décompte des travaux exécutés et des sommes dues, conformément aux conclusions des experts des parties.

CONSIDÉRANT que le conseil de préfecture de la Corse, après avoir prononcé la résiliation du marché du sieur Quilici, a, d'une part, homologué les conclusions présentées d'un commun accord par les experts des parties et fixé à 26.100f,74 le montant du décompte de cet entrepreneur, et, d'autre part, a rejeté le surplus des conclusions de la commune de Frassetto au payement de diverses sommes à titre de dommages-intérêts;

Considérant que le sieur Quilici n'apporte aucune justification de nature à établir que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire en fixant au chiffre susmentionné la somme à laquelle il a droit; que, dès lors, sa requête doit être rejetée;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant qu'il y a lieu également de maintenir sur ce point les dispositions de l'arrêté attaqué... (Rejet.)

(N° 366)

[8 août 1892]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Hôtel de ville. — Retard; Faute de la ville; Indemnité. — (Ville de Toulouse contre sieur Laporte.)

Retard dans l'exécution des travaux, imputable à la ville qui a modifié à diverses reprises, au cours des travaux, le plan des projets, n'a pas remis en temps utile à l'entrepreneur les détails d'exécution, dont un certain nombre ne lui ont été livrés

qu'après la date fixée pour l'achèvement des travaux (18 *mois*); *indemnité allouée comprenant: 1° traitement des employés conservés par l'entrepreneur au delà terme fixé pour l'achèvement des travaux; 2° perte de temps et privation d'industrie, résultant de l'impossibilité pour l'entrepreneur d'utiliser à d'autres travaux les fonds engagés dans son marché.*

CONSIDÉRANT que les deux pourvois ci-dessus visés sont formés contre deux arrêtés rendus dans la même instance; que, dès lors, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule et même décision;

Considérant que pour mettre à la charge de la ville de Toulouse diverses indemnités à raison du préjudice causé au sieur Laporte par les retards survenus dans l'exécution des travaux de restauration et d'achèvement de l'hôtel de ville, dont il était adjudicataire, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que la ville avait seule été cause desdits retards, en modifiant à diverses reprises, au cours des travaux, les plans et projets, et en ne remettant pas en temps utile à l'entrepreneur les détails d'exécution, dont un certain nombre ne lui ont été livrés qu'après la date fixée pour l'achèvement des travaux;

Considérant que la ville requérante n'apporte aucune justification de nature à infirmer l'exactitude des constatations de fait qui ont servi de base au conseil de préfecture; que, notamment, les lettres du sieur Laporte et les ordres de service invoqués par la ville n'établissent nullement à la charge de cet entrepreneur des fautes de nature à atténuer la responsabilité de ladite ville;

Considérant, d'ailleurs, qu'en ce qui concerne les indemnités allouées par le premier arrêté la ville se borne à en contester le principe, mais ne discute pas les évaluations qui ont été faites par le conseil de préfecture; qu'il résulte au surplus de l'instruction que ces évaluations ne sont pas exagérées;

Considérant que sur les deux chefs d'indemnité qui font l'objet du second arrêté, et qui avaient été renvoyés aux experts, la ville conclut à la décharge de toute condamnation, et subsidiairement à la diminution des sommes allouées par le conseil de préfecture;

En ce qui concerne l'indemnité afférente au traitement des employés conservés par l'entrepreneur au delà du terme fixé pour l'achèvement des travaux:

Considérant que la ville de Toulouse soutient que les employés

du sieur Laporte ont été occupés à des travaux autres que ceux de l'entreprise, et qu'en tous cas l'allocation de cette indemnité ferait double emploi avec celles qui lui ont été précédemment accordées;

Mais considérant que la première de ces allégations est contredite par l'instruction, et que le conseil de préfecture a fait une distinction entre les travaux rentrant dans les prévisions de l'adjudication et les travaux supplémentaires imprévus qui ont été exécutés, et pour lesquels de toute façon le sieur Laporte eût dû supporter les frais dont il s'agit; qu'il n'a alloué à l'entrepreneur qu'une somme proportionnelle au montant des travaux primitivement prévus, et pour la période postérieure à la date fixée pour l'achèvement des travaux; que, d'autre part, les indemnités déjà accordées au sieur Laporte sous des chefs différents sont relatives à des causes de préjudice entièrement distinctes de celle dont il s'agit;

En ce qui concerne l'indemnité allouée sur le second chef:

Considérant que l'indemnité allouée au sieur Laporte, à raison de l'impossibilité où il s'est trouvé d'utiliser à d'autres travaux ses fonds engagés dans l'entreprise de la ville, ainsi que son temps et son industrie, est due en principe par la ville; qu'en la fixant à 5.443f,49, chiffre inférieur aux propositions des experts, le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation du montant de ladite indemnité; que d'ailleurs, par les motifs susindiqués, elle n'a pas fait double emploi avec les sommes allouées sur les autres chefs; que de ce qui précède il résulte que, sans qu'il soit besoin d'ordonner un supplément d'expertise, la ville de Toulouse n'est pas fondée à demander l'annulation des arrêtés attaqués;

Sur les intérêts :

Considérant que la demande d'intérêts formée par le sieur Laporte devant le conseil de préfecture, à la date du 8 avril 1885, s'appliquait à toutes les indemnités afférentes aux diverses causes de préjudice par lui subies; que dès lors le conseil de préfecture, qui a alloué les intérêts à partir de cette date pour les indemnités dues à cette époque, et à partir du 31 décembre 1885 seulement pour les indemnités afférentes au préjudice subi du 8 avril au 31 décembre 1885, a pu statuer ainsi sans méconnaître les dispositions de l'article 1153 du Code civil; que par suite les conclusions de la ville sur ce point ne sont pas fondées;

Sur les intérêts des intérêts : . . . .

(Requête rejetée. Les intérêts des sommes dues au sieur Laporte, en vertu du premier des arrêtés susvisés du conseil de préfecture, seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à son profit, à partir du 29 février 1888; tous les intérêts échus au profit du sieur Laporte seront capitalisés aux dates des 6 juin 1889, 24 juin 1890, 29 juin 1891 et 30 juin 1892, pour porter eux-mêmes intérêt à son profit à partir de chacune desdites dates. Dépens supportés par la ville de Toulouse.)

(N° 367)

[8 août 1892]

Travaux publics communaux. — Collège de jeunes filles. — Agent voyer de la ville pris comme architecte; Travaux confiés à un tiers; Indemnité accordée. — (Sieur Caddau contre ville de Tarbes.)

Lorsque l'architecte-voyer d'une ville a été chargé, non comme agent de la ville, mais comme architecte, de dresser les plans et de conduire les travaux d'un collège communal, la direction des travaux ne peut pas lui être enlevée sans autre indemnité que ses honoraires pour rédaction des plans et devis (*).

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que c'est comme architecte et non comme employé de la ville que le sieur Caddau a été chargé de la construction d'un collège de jeunes filles à Tarbes; qu'en lui commandant de dresser les plans et devis de cet établissement la ville ne s'est point réservé le droit de confier à un autre architecte la direction des travaux; qu'ainsi le requérant, contre lequel aucune faute n'est alléguée, est fondé à réclamer la réparation du préjudice que la ville lui a fait éprouver en chargeant un autre architecte de diriger l'exécution des ouvrages et qu'il en sera fait une équitable appréciation en lui

---

(*) Voy. 18 novembre 1869, Castex, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 889.
Le conseil de préfecture avait considéré que le sieur Caddau n'avait droit qu'à des honoraires de 1,66 p. 100 pour rédaction des plans et devis, le Conseil d'État lui accorde en outre une indemnité pour le préjudice qui résulte pour lui de la décision prise par la ville de confier la direction des travaux à un autre architecte.

accordant une indemnité de 2.000 francs, en sus des honoraires qui lui ont été alloués par l'arrêté attaqué;

Sur les intérêts des intérêts : . . . .

(La ville de Tarbes payera au sieur Caddau, avec les intérêts à partir du 14 décembre 1888, une indemnité de 2.000 francs en sus des condamnations prononcées contre elle par l'arrêté du 14 mars 1890, avec intérêts des intérêts à partir du 20 avril 1891. Dépens à la charge de la ville.)

(N° 368)

[8 août 1892]

Travaux publics. — Chemin de fer d'intérêt géneral. — Communes. — Subvention. — Conditions. — (Commune de l'Isle-Jourdain.)

Subvention allouée par une commune à la condition que la voie ferrée serait exécutée d'après un tracé déterminé : décidé que, si des modifications ont été apportées au projet primitif, le conseil municipal y a donné son approbation et qu'au surplus les avantages que la commune pouvait retirer de la ligne n'ont pas été diminués : subvention due (*).

CONSIDÉRANT que, par délibération du 15 juillet 1876, le conseil municipal de l'Isle-Jourdain a voté une subvention de 2.500 francs pour l'exécution du chemin de fer du Blanc à Civray, sous la réserve que la ligne projetée serait établie dans les conditions de tracé indiquées par le conseil général; que si, à la vérité, des modifications ont été apportées au projet primitif, la commune ne justifie pas que le tracé nouveau, auquel le conseil municipal a d'ailleurs donné son approbation à deux reprises différentes, ait eu pour effet de diminuer les avantages qu'elle pouvait retirer de la nouvelle ligne, et en vue desquels elle avait souscrit la somme de 2.500 francs; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture l'a condamnée à payer à l'État le montant de la subvention promise... (Rejet.)

(*) Rapp. 7 mars 1890, Commune d'Auzéville, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 282.

(N° 369)

[8 août 1892]

Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Ouvrier tué; Action en garantie; Compétence. — (Sieur Bardot.)

La décision par laquelle le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, a refusé de garantir un de ses subordonnés des condamnations prononcées contre ce dernier, par l'autorité judiciaire, à raison de la mort d'un ouvrier employé en régie sous ses ordres sur les chantiers de l'État, est due à l'imprudence ou à la faute de ce subordonné, n'est pas susceptible d'être déférée directement au Conseil d'État; la décision du Ministre ne constitue qu'une simple prétention : il appartient au conseil de préfecture de connaître des contestations soulevées contre l'administration à l'occasion de l'exécution des travaux publics (*).

CONSIDÉRANT qu'au cours de l'exécution en régie pour le compte

(*) M. le commissaire du gouvernement Romieu a présenté sur cette affaire les conclusions suivantes :

« Mongin, ouvrier mineur, était employé en régie aux travaux de construction du canal de Montbéliard à la Haute-Saône, sous la direction de Marcelat, conducteur des ponts et chaussées. Le 16 août 1884, Mongin était occupé au forage du puits de la maison d'un garde-port. A 4 heures du matin, suivant ordre reçu la veille, il avait commencé les opérations nécessaires pour vider le puits avant de le livrer aux maçons; vers 11 heures, après l'épuisement, il se fit donner par Bardot, jeune homme de 18 ans, employé aux travaux, un cordeau muni d'une pierre à son extrémité, à l'effet de mesurer la profondeur d'eau de la fouille. Au cours de la descente du cordeau, la pierre se détacha, vint tomber sur la tête du sieur Mongin, et lui fracassa le crâne. Cet ouvrier expira le soir même.

« Les héritiers Mongin ont alors assigné, devant le tribunal civil de Lure, Bardot et Marcelat, pour faute, négligence ou imprudence dans leurs fonctions, ayant causé la mort de l'ouvrier placé sous leurs ordres. Le sieur Bardot père, cité comme civilement responsable au regard de son fils mineur, a de son côté appelé en garantie Marcelat comme chef des travaux du canal.

« Le tribunal de Lure s'étant déclaré compétent sur ces deux actions, le préfet a élevé le conflit sur l'action en garantie dirigée par Bardot contre Marcelat, agent de l'État. Le tribunal des conflits a, par arrêt du 17 août 1886, p. 386, validé le conflit. A la suite de cette décision, les héritiers Mongin, abandonnant leur instance contre Marcelat, reprirent leur action contre Bardot devant le tribunal de Lure : Bardot, à son tour, appela Marcelat et l'État en garantie. Le tribunal, par jugement du 17 juin 1887, se reconnut incompétent

de l'État du canal de Montbéliard à la Haute-Saône, le sieur Mongin, qui était employé à nettoyer un puits, a été tué par la chute d'une pierre mal fixée à l'extrémité d'une corde dont se servait le sieur Achille Bardot pour mesurer la profondeur de l'eau ;

---

sur cette nouvelle action en garantie et ordonna une enquête sur les faits reprochés à Bardot. Par jugement du 20 avril 1888, rendu sur l'enquête, le tribunal reconnaissant la faute personnelle de Bardot, le condamna à payer 200 francs à la veuve Mongin, et 1.000 francs aux enfants. Sur appel de Bardot, un arrêt de la Cour de Besançon du 14 novembre 1888 a confirmé purement et simplement la décision. des premiers juges.

« A la suite de cette condamnation, Bardot a adressé au ministre des travaux publics une requête tendant à ce que l'État le garantisse de la condamnation prononcée contre lui, par le tribunal de Lure et la cour de Besançon, et il a demandé que le ministre statue sur l'action en garantie sur laquelle les tribunaux judiciaires s'étaient déclarés incompétents. Par une décision, en date du 19 février 1890, le ministre a rejeté la réclamation par le motif qu'aucune faute n'était imputable à Marcelat, ni à tout autre agent de l'État, et que l'accident éprouvé par le sieur Mongin était dû à un fait personnel de Bardot.

« Bardot s'est pourvu contre cette décision. A l'appui de son pourvoi il soutient qu'il n'a fait qu'exécuter l'ordre de Marcelat, en mesurant le puits ; d'autre part, il s'est servi d'une pierre attachée à un cordeau, faisant partie du matériel de l'État et employée précédemment par ses agents.

« Le pourvoi soulève une question délicate de compétence. D'après la jurisprudence, lorsque l'action est fondée sur un fait personnel de l'agent, le tribunal civil est compétent pour statuer ; mais si l'action est dirigée contre l'État ou contre des agents de l'État n'ayant commis aucune faute personnelle, le litige est de la compétence de la juridiction administrative. A cet égard, il convient de distinguer : lorsqu'on se trouve dans la matière de travaux publics, comme dans l'espèce, le conseil de préfecture statue en premier ressort — dans les autres cas, le Conseil d'État statue en premier et dernier ressort.

« Si l'on examine l'hypothèse où l'action est fondée sur un fait personnel à l'agent, l'État peut être quelquefois responsable ; cela arrive si, en dehors du fait personnel de l'agent, on rencontre un défaut de surveillance, une erreur dans les ordres de la direction, une violation de règlements — il en est de même lorsqu'une législation spéciale a dans tous les cas admis la responsabilité de l'État, comme en matière de poste, par exemple. En dehors de ces hypothèses, l'État n'est pas responsable des fautes exclusivement personnelles de ses agents.

« Dans le cas où l'État peut être responsable, sa responsabilité s'exerce *toujours* vis-à-vis des tiers. Sur l'action en garantie du coupable, au contraire, elle ne s'exerce que dans l'hypothèse où l'indemnité mise à la charge de celui-ci comprend tout à la fois la part correspondant à la faute personnelle de l'agent et la part afférente à la faute de l'État. Dans le cas particulier si nous avions à examiner le fond, nous dirions que l'Etat n'a pas à garantir Bardot des condamnations prononcées contre lui. En effet, il ne paraît pas qu'il y ait eu faute des préposés de l'État ; en tout cas, la Cour de Besançon a eu soin d'isoler la responsabilité personnelle de Bardot et d'en faire la base unique de la condamnation prononcée contre lui. De sorte que si l'on peut admettre que les héritiers Mongin, en attaquant l'État directement, eussent pu obtenir

Considérant que le sieur Bardot, qui a été condamné par un arrêt de la Cour de Besançon, du 14 novembre 1888, à payer diverses sommes à titre d'indemnité à la veuve et aux héritiers du sieur Mongin, demande à l'État le remboursement desdites sommes, soutenant qu'il n'a fait qu'obéir aux ordres qu'il avait

---

quelque chose de plus que ce que la Cour leur a alloué, il est impossible que Bardot, qui n'a été condamné que dans la mesure de sa faute personnelle, puisse obtenir de l'État une indemnité correspondant à sa condamnation.

« Ce point admis, quelle est l'autorité à qui il appartient de dire que le recours contre l'État est fondé ? En d'autres termes, quel est le juge compétent sur l'action en garantie contre l'État, pour faire déclarer celui-ci responsable ou non, ou responsable en partie des condamnations prononcées par les tribunaux judiciaires pour fait personnel des agents ? D'après la jurisprudence constante, c'est toujours la juridiction administrative. Et dans le cas particulier, cette compétence est indiquée puisqu'il y a eu disjonction devant les tribunaux judiciaires.

« Mais quelle est l'autorité administrative compétente ? Si le fait générateur d'indemnité, à raison duquel l'action en garantie contre l'État est formée, se rattache aux travaux publics, c'est le conseil de préfecture ; en dehors de ce cas, c'est le ministre. Cette théorie a été contestée ; on a songé à distinguer à cet égard entre le recours du tiers lésé contre l'État, et le recours de l'agent condamné contre l'État. Lorsqu'un tiers se plaint du dommage causé par l'exécution de travaux publics, on appliquerait l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, et on renverrait la cause au conseil de préfecture. C'est le cas de la décision du tribunal des conflits du 17 avril 1886. Mais si l'ouvrier forme un recours contre l'État, comme il s'agit d'apprécier les rapports entre l'agent et l'État, on a proposé de renvoyer l'affaire au ministre sauf appel au Conseil d'État.

« Cette opinion ne nous paraît pas fondée. Il ne s'agit pas dans l'espèce de l'action d'un ouvrier contre l'État, basée sur un motif quelconque ; l'action à sa base unique dans la condamnation prononcée sur la demande d'une partie lésée, à raison des accidents survenus au cours de l'exécution de travaux publics. C'est une action en garantie à propos d'un accident causé par un travail public : le conseil de préfecture est seul compétent, c'est à lui qu'il appartiendra de dire si les termes de l'arrêt de la Cour n'excluent pas tout recours en garantie contre l'État.

« La solution que nous proposons a l'avantage de ne pas multiplier les juridictions dans une matière où il en existe déjà un grand nombre. Il y a déjà, en effet, un départ de compétence à établir entre la juridiction judiciaire et administrative sur la question du fait personnel, — on rencontre en outre le ministre et le conseil de préfecture, suivant qu'il s'agit ou non de travaux publics. On a essayé d'introduire une troisième distinction quand il s'agit de patrons et d'ouvriers en matière de dommages causés par des travaux publics ; le Conseil d'État n'a pas admis cette solution. Si l'on veut créer une quatrième distinction entre le cas d'action directe, et le cas d'action en garantie, il sera impossible aux justiciables de se reconnaître dans ce chaos de compétence. Au surplus, la tendance du conseil est d'unifier les compétences. En matière de marchés, la jurisprudence admet que le conseil de préfecture est compétent toutes les fois qu'il y a travaux publics — en matière de dommages, elle proclame la compétence du même conseil pour statuer sur la

reçus des agents préposés à la direction des travaux, et que l'accident dont le sieur Mongin a été la victime est imputable aux conditions dans lesquelles s'exécutait le travail public;

Considérant que, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, il appartient au conseil de préfecture de connaître des contestations soulevées contre l'administration à l'occasion de l'exécution des travaux publics; que, dès lors, c'est devant le conseil de préfecture que le sieur Bardot devait porter l'action en garantie qu'il prétend exercer contre l'État, et qu'il n'est pas recevable à déférer au Conseil d'État par la voie contentieuse la dépêche par laquelle le Ministre des travaux publics s'est refusé à reconnaître la responsabilité de l'État... (Rejet.)

(N° 370)

[8 août 1892]

Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Route nationale
(Ministre des travaux publics contre héritiers Barnoin.)

Les agents de l'État ayant déposé le long de la chaussée d'une route nationale des tas de pierres qui ont rétréci la voie, une voiture chargée a versé sur un de ces tas et écrasé le charretier qui la conduisait. Dans ces conditions, l'État est déclaré responsable et condamné à payer une indemnité aux enfants et ascendants de la victime.

Procédure. Qualité pour agir. — Le tuteur naturel et légal étant décédé en cours d'instance, l'ascendant tuteur datif nommé en remplacement a qualité pour représenter les enfants mineurs.

SUR LE MOYEN DE FORME *soulevé par le Ministre :*

Considérant que si la veuve du sieur Barnoin, tant en son

---

responsabilité de l'État, sans distinguer entre le patron et l'ouvrier. Nous vous proposons de faire la même unification en ce qui concerne l'action directe, et l'action en garantie contre l'État.

« Par ces motifs, nous estimons que la lettre du ministre est un simple refus qui ne fait pas obstacle à ce que le requérant porte sa réclamation devant le juge compétent, qui est le conseil de préfecture, et nous concluons au rejet du recours comme non recevable. »

nom qu'en qualité de tutrice légale, a saisi le conseil de préfecture, il résulte de l'instruction qu'elle est décédée au cours de l'instance et a été remplacée dans la tutelle de ses enfants mineurs par le sieur J. Barnoin, leur aïeul paternel; qu'ainsi c'est avec raison que ces enfants sont représentés par ce dernier;

AU FOND :

Considérant que, pour demander l'annulation de l'arrêté par lequel le conseil de préfecture a condamné l'État à payer une indemnité de 10.000 francs aux enfants et ascendants du sieur Barnoin, l'administration soutient que l'accident qui a causé sa mort, le 20 juin 1888, est uniquement imputable à la faute de la victime ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport des experts, que cet accident doit surtout être attribué au dépôt sur les accotements de la route de matériaux provenant de la purge des talus, et que les agents de l'administration n'avaient rien fait pour en signaler l'existence; qu'ainsi la cause principale de la mort du sieur Barnoin est un défaut de précautions engageant la responsabilité de l'État; que, d'ailleurs, l'administration n'apporte aucune justification à l'appui de l'imputation de négligence ou d'imprudence relevée par elle contre la victime; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a condamné l'État à payer une indemnité de 10.000 francs aux enfants et ascendants du sieur Barnoin;

Sur les frais d'expertise et les dépens :

Considérant que de ce qui précède il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis les frais d'expertise et les dépens à la charge de l'État;

Sur les conclusions des enfants et ascendants du sieur Barnoin tendant à l'allocation des intérêts des intérêts : . . . . . .

(Recours du Ministre rejeté. Intérêts capitalisés au 28 novembre 1891. État condamné aux dépens.)

(N° 571)

[8 août 1892]

Travaux publics. — Rivière canalisée. — Dommages aux usines. Barrage. — Relèvement du plan d'eau. — Compétence. — (Ministre des travaux publics contre sieur Chivot et Cie.)

Le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une

action en indemnité dirigée contre l'État par un usinier, à raison de la diminution de la force motrice causée par le relèvement, dans l'intérêt de la navigation, du plan d'eau du bief qui alimente son usine, au-dessus de la hauteur inscrite dans l'acte de règlement de son usine (*).

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'expertise à laquelle il a été procédé, que la force motrice à

(*) Les sieurs Chivot et Cie, fabricants d'huiles à Amiens, sont propriétaires d'une usine dite « Usine de Saint-Maurice », qui a une existence légale antérieure à 1566. Cette usine est établie sur un bras de la Somme appelé Canal des Teinturiers. Une ordonnance du 11 décembre 1836 a réglé la prise d'eau qui l'alimente. En aval de ce canal, se trouve le barrage de la Chaudière, qui a pour objet de retenir l'eau dans le bief du Moutiers par où se fait la navigation. Une décision ministérielle du 14 mars 1825 a fixé la hauteur que ne doit pas dépasser la retenue de la Somme canalisée en aval de l'usine de Saint-Maurice. En fait, le niveau du canal réglé par le barrage n'a pas été maintenu à la cote normale, il a presque toujours été surélevé. Dès lors la hauteur de la chute d'eau de l'usine a subi de ce chef une diminution constante.

Les propriétaires de l'usine se fondant sur le dommage qui leur était causé ont demandé une indemnité devant le conseil de préfecture, qui a ordonné une expertise et une tierce expertise à l'effet de déterminer le dommage. Le tiers expert estime que le relèvement moyen du plan d'eau étant de 10 centimètres pendant 14 ans avait causé une diminution de force d'un demi-cheval vapeur environ. Or ce relèvement avait pour cause, d'une part, le service de la navigation, — de l'autre les agissements du barragiste au service d'un usinier inférieur qui était intéressé au relèvement puisqu'il augmentait la chute d'eau de son usine. En conséquence, le tiers expert estime que l'État n'était responsable que jusqu'à concurrence de un douzième du dommage.

Le conseil de préfecture a décidé que l'État devait la totalité du dommage, et il a condamné celui-ci à payer 4.666f,62.

Le ministre des travaux publics a interjeté appel de cet arrêté. Il a soutenu en premier lieu que le conseil de préfecture n'était pas compétent parce que le dommage provient non du fait de la construction de l'ouvrage, mais de l'usage qui en avait été fait par l'administration ; en outre, le ministre a demandé que l'indemnité soit réduite à un douzième conformément aux propositions du tiers expert.

Sur la question de compétence M. le commissaire du gouvernement Romieu s'est exprimé en ces termes :

« Lorsqu'il y a lieu de déterminer le juge qui doit connaître d'une action en responsabilité formée contre l'État, nous rencontrons trois compétences : 1° S'il s'agit d'un fait personnel à l'agent, les tribunaux judiciaires sont compétents ; 2° si l'on se trouve en présence d'un fait de la fonction il y a lieu de distinguer : s'agit-il d'agents autres que ceux préposés à la surveillance, à la direction des travaux publics, il appartient au ministre de statuer sur l'action, sauf appel au Conseil d'État. Si le litige se rattache à l'exécution des travaux publics, l'action doit être portée devant le conseil de préfecture.

« Dans l'espèce actuelle, il convient d'écarter tout d'abord la compétence

laquelle les sieurs Chivot et Cie ont droit pour leur usine de Saint-Maurice a été diminuée de 1872 à 1887, et que cette diminution a été occasionnée par les ouvrages mobiles du barrage de la Chaudière, manœuvrés en vue du service de la navigation

---

judiciaire. D'une part, l'action n'est pas intentée contre un agent mais contre l'État ; en second lieu, on ne relève pas de fait personnel de l'agent. On a allégué que le barragiste, en relevant abusivement le plan d'eau, avait favorisé l'usinier inférieur ; mais ce fait n'est pas établi, et il est nié par le ministre des travaux publics. Enfin, l'abus a duré 14 ans, le contrôle de l'administration a sûrement mal fonctionné, de ce chef l'État est responsable.

« La compétence administrative n'est donc pas douteuse, mais il reste à examiner si la connaissance de l'action appartient en premier ressort au ministre ou au conseil de préfecture. Nous estimons, quant à nous, que le conseil de préfecture est compétent.

« En effet votre jurisprudence ne distingue pas si le dommage a été causé par la faute des agents préposés à la manœuvre des ouvrages, ou s'il résulte des ouvrages eux-mêmes. Si le barrage a fonctionné régulièrement, mais qu'il ait causé des dommages, eu égard aux nécessités de la navigation, l'action est de la compétence du conseil de préfecture (19 janvier 1883, Varlet, *Ann.* 1883, p. 1110 ; — 2 août 1888, Ministre des travaux publics, *Arr. du C. d'Ét*, p. 752 ; — 2 novembre 1888, Richard, *Ann.* 1889, p. 720 ; — 15 mars 1889, Boulanger, *Ann.* 1890, p. 798). S'il y a eu faute ou négligence des préposés à la manœuvre des barrages, le Conseil d'État proclame encore la compétence du conseil de préfecture (Conseil d'État, 26 décembre 1879, p. 859 ; — 6 janvier 1882, Vauvillé, *Ann.* 1883, p. 19). Dans le cas particulier, l'ouvrage se compose d'une hausse fixe et d'une hausse mobile ; au moyen de la hausse mobile on a relevé abusivement le plan d'eau pendant 14 ans, on se trouve en présence du régime permanent du canal et du fonctionnement de l'ouvrage tel qu'il se comporte. Le conseil de préfecture est donc compétent.

« Au surplus, la tendance de la jurisprudence tend à unifier, au point de vue de la compétence, tous les litiges nés de dommages causés par les travaux publics, en faisant rentrer dans le contentieux des conseils de préfecture tout ce qui se rattache aux ouvrages, alors même qu'il y aurait eu imprudence des préposés à leur manœuvre (Voy. 19 mars 1886, Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, *Ann.* 1886, p. 604, ébranlement de maison causé par le passage des trains ; — 6 mai 1887, Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, *Ann.* 1888, p. 115, préjudice causé par la fumée des locomotives ; — 7 décembre 1888, Marray, *Ann.* 1889, p. 737, navire éventré par une pierre laissée au plafond d'un canal de navigation ; — 8 avril 1885, Millerand, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 797, irruption d'eau dans une maison par suite de la fausse manœuvre de la vanne d'un réservoir d'eau ; — 20 mai 1892, Compagnie du Midi *Ann.* 1892, p. 594), manœuvre incomplète de vannes ayant causé une inondation).

« Souhaitons qu'il s'opère une évolution plus complète dans la jurisprudence. Dans notre sentiment il ne devrait y avoir que deux juges en cette matière : toutes les fois que l'imprudence, la manœuvre se rapporte à un ouvrage public, le conseil de préfecture devrait être compétent pour connaître de l'action née du dommage. L'ouvrage tel qu'il se comporte par l'usage bon ou mauvais que fait l'administration devient dommageable. Lorsqu'on se trouve en présence d'un fait personnel de l'agent, les tribunaux judiciaires sont compétents. Ce

auquel cet ouvrage est affecté; que le conseil de préfecture était compétent pour statuer sur l'action en réparation des dommages causés ainsi aux sieurs Chivot et Cie, et que c'est à bon droit qu'il a condamné l'État à en indemniser ces derniers;

Considérant, en ce qui concerne le montant de l'indemnité, que le Ministre des travaux publics ne justifie pas que l'arrêté en ait fait une évaluation exagérée en le fixant à 4.666f,62 pour la période comprise entre 1872 et 1887;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de mettre les frais d'expertise en totalité à la charge de l'État;

Sur les intérêts des intérêts :

(Recours du Ministre rejeté. Intérêts capitalisés à partir du 21 octobre 1891. État condamné aux frais d'expertise et dépens.)

(N° 572)

[8 août 1892]

Travaux publics. — Dommages. — Route nationale. — (Ministre des travaux publics contre dame de Balacéano.)

L'État est directement responsable des dommages causés à une propriété riveraine d'une route nationale, formant traverse d'une ville, par les eaux provenant de cette route, encore bien que l'obstacle apporté à l'écoulement des eaux par le fossé de la route provienne de travaux de voirie exécutés par la ville ou d'une construction élevée par un particulier. — Il appartient seulement à l'État d'appeler en garantie la ville ou le constructeur.

Le ministre des travaux publics est recevable à interjeter appel d'un arrêté condamnant l'État à une indemnité à raison du dommage causé par des travaux publics, encore bien qu'il

---

n'est que quand le dommage ne se rattache à aucun degré à la manœuvre d'ouvrages en usage dans les travaux publics que le Conseil d'État est compétent en premier et dernier ressort.

« Le système que nous proposons présente de grands avantages, il constitue une véritable simplification dans une matière assez touffue, et en outre il est conforme aux intérêts des justiciables ».

ne se soit pas pourvu en temps utile contre un précédent arrêté déclarant l'État responsable mais se bornant dans son dispositif à ordonner une expertise tous droits et moyens réservés pour évaluer ledit dommage.

. . . .

SUR LES CONCLUSIONS *de la dame de Balacéano tendant à faire déclarer le recours non recevable :*

CONSIDÉRANT que si, par son arrêté, en date du 9 juillet 1889, le conseil de préfecture des Alpes-Maritimes a déclaré l'État responsable des dommages causés à la propriété de la dame de Balacéano, il s'est borné dans le dispositif dudit arrêté à ordonner une expertise pour évaluer le montant des dommages et que c'est seulement par son arrêté, en date du 5 juillet 1890 qu'il a prononcé contre l'État une condamnation à 1.000 francs d'indemnité avec intérêts à dater du 4 juillet 1890 et a mis à sa charge les frais d'expertise et les dépens ; que, dès lors, la dame de Balacéano n'est pas fondée à soutenir que le ministre des travaux publics qui ne s'est pas pourvu contre l'arrêté du 9 juillet 1889, et ne conclut qu'à l'annulation de l'arrêté du 9 juillet 1890 n'est plus recevable à former un recours contre le dernier arrêté ;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas d'ailleurs contesté que les eaux qui, à la date du 17 juillet 1888 ont envahi la propriété de la dame de Balacéano et qui ont causé à cette propriété des dégradations à raison desquelles ladite dame a demandé devant le conseil de préfecture des Alpes-Maritimes des dommages-intérêts, provenaient de la route nationale n° 7 ;

Considérant à la vérité que, pour demander décharge des condamnations prononcées contre lui, l'État soutient que les travaux de voirie exécutés par la ville de Nice, et la construction par le sieur Ferrero d'une maison le long de la route nationale n° 7 ont modifié la situation des lieux et ont fait obstacle à l'écoulement des eaux par le fossé établi pour cet objet ;

Mais considérant que ces circonstances ne sont pas de nature à dégager l'État de la responsabilité qui lui incombe et ne sauraient avoir d'autre effet que d'ouvrir à l'État, le cas échéant, un recours soit contre la ville de Nice, soit contre le sieur Ferrero et ses ayants droit ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture des Alpes-Maritimes a déclaré l'État responsable des dommages causés à la dame de Balacéano par l'inondation du 17 juillet 1888, sauf son recours contre qui de droit et l'a condamné à payer à ladite dame une somme de 1.000 francs

à titre d'indemnité avec intérêts à dater du 4 juillet 1890... (Rejet.)

(N° 373)

[8 août 1892]

Travaux publics. — Dommages. — Chemins de fer. — (Compagnie du Midi contre sieurs Coll père et fils.)

Travaux d'un viaduc de soutènement ayant produit des tassements dans les fondations des maisons voisines : indemnité due consistant : 1° dans la somme nécessaire pour la reconstruction des immeubles ; 2° dans le payement du dommage correspondant à la perte des locations ; 3° dans le remboursement des condamnations prononcées contre les propriétaires au profit de leurs locataires par le tribunal civil ; 4° dans la réparation du préjudice causé aux propriétaires obligés d'abandonner la partie de leur maison qu'ils habitaient personnellement.

Mais on ne saurait ajouter, à cette indemnité les intérêts des sommes allouées pour reconstruction des immeubles : ils feraient double emploi avec l'indemnité pour privation de jouissance.

Lorsque l'indemnité comportait plusieurs chefs dont certains ne sont pas productifs d'intérêts, les premiers payements doivent s'imputer sur les chefs portant intérêts et dès lors le retard dans le payement des autres chefs ne peut donner lieu à l'allocation d'intérêts moratoires.

Procédure. — Conseil de préfecture. — Composition. — Conseiller général appelé pour compléter le Conseil sans que sa présence soit justifiée par les circonstances prévues dans l'arrêté consulaire du 19 fructidor an IX ; arrêté annulé pour vice de forme : évocation (*).

Double degré de juridiction. — Non-recevabilité de conclusions non soumises au conseil de préfecture.

. . . .

En la forme :

Considérant que l'arrêté attaqué ne contient aucune mention d'où il résulte que la présence, dans le conseil de préfecture,

---

(*) Voy. 8 août 1888, Bourqueney, *Ann.* 1889, p. 708 et les renvois.

d'un membre du conseil général était justifiée par les circonstances prévues dans l'arrêté du 19 fructidor an IX, ni que les formalités prescrites par l'article 3 dudit arrêté avaient été accomplies; qu'ainsi la décision attaquée est irrégulière en la forme et qu'il y a lieu d'en prononcer l'annulation ;

Mais considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement au fond ;

AU FOND :

1° *En ce qui touche la somme de* 25.997f,89 *réclamée par les sieurs Coll pour la reconstruction de leurs immeubles :*

Considérant que la compagnie du Midi ne conteste pas le principe de l'indemnité et se borne à demander une réduction de 4.569 francs portant sur les fondations, le prix de la maçonnerie et sur l'omission du vide des portes et fenêtres dans le calcul du cube des maçonneries ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, d'une part, que l'augmentation de la profondeur des fondations a été rendue nécessaire par la désagrégation des couches supérieures du terrain résultant des travaux du chemin de fer; que, d'autre part, dans le devis joint au rapport du tiers expert, le mètre cube de maçonnerie de moellons neufs a été compté au prix de 14 francs, que la compagnie, dans son mémoire en réplique, déclare elle-même être le prix courant du pays ; qu'ainsi les réductions réclamées sur les fondations et sur le prix des maçonneries ne sont pas justifiées ; que la compagnie requérante est, au contraire, fondée à demander une diminution de 300 francs pour le vide des portes et fenêtres dont il n'a pas été fait état dans l'évaluation du cube des maçonneries, cette omission ne pouvant, ainsi que le prétendent les sieurs Coll, avoir été faite intentionnellement en vue de tenir compte du travail d'encadrement des baies, lequel fait précisément l'objet d'un article spécial dans le devis dressé par le tiers expert ; qu'il suit de là qu'il y a lieu de fixer à la somme de 25.697f,89 le montant de l'indemnité due aux sieurs Coll pour la reconstruction de leurs immeubles ;

2° *En ce qui touche l'indemnité pour perte de location :*

Considérant que le chiffre de 8.229f,58 proposé par le tiers expert, est accepté par les parties ;

3° *En ce qui touche l'indemnité réclamée par les sieurs Coll à raison des condamnations prononcées contre eux au profit de leurs locataires par le tribunal civil de Céret :*

Considérant que les travaux exécutés par la compagnie du Midi ayant rendu les maisons Coll inhabitables, les sieurs Arras

et Freixa, locataires, ont obtenu par jugements du tribunal de Céret, confirmés, sur appel des sieurs Coll, par la Cour de Pau, la résiliation de leurs baux et 5.500 francs de dommages-intérêts; que les sieurs Coll ne pouvaient se soustraire à l'action à eux régulièrement intentée devant l'autorité judiciaire et qu'ils ont subi, de ce chef, par la faute de la compagnie du Midi, un dommage dont il doit être tenu compte dans la fixation de l'indemnité ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dommages-intérêts alloués tant au sieur Arras qu'au sieur Freixa sont justifiés et que le chiffre n'en est pas exagéré ; que, dès lors, il y a lieu de condamner la compagnie du Midi à rembourser aux sieurs Coll ladite somme de 5.500 francs et, en outre, les frais des instances devant le tribunal, liquidés à la somme de 2.272f,82;

4° *En ce qui touche la somme de 2.000 francs réclamée par les sieurs Coll à titre de dommages-intérêts :*

Considérant que les sieurs Coll, qui occupaient eux-mêmes une partie de leurs immeubles ruinés par le fait de la compagnie, se sont trouvés dans la nécessité de se procurer d'autres locaux; qu'ils ont ainsi éprouvé un préjudice dont il leur est dû réparation ; que, dans les circonstances de l'affaire, l'allocation d'une somme de 2.000 francs à titre de dommages-intérêts n'est pas exagérée ;

Sur le recours incident des sieurs Coll :

Considérant que les sieurs Coll réclament, par voie de recours incident, une somme de 10.000 francs et une indemnité mensuelle de 219 francs à raison : 1° de l'obligation de reculement à eux imposée par suite des constructions faites par la compagnie; 2° du retard apporté dans la délivrance de l'alignement demandé;

Mais considérant qu'il s'agit là d'une demande nouvelle qui n'a pas été soumise au conseil de préfecture et que les sieurs Coll ne sont pas recevables à présenter pour la première fois devant le Conseil d'État ;

Sur les intérêts :

Considérant que la somme allouée pour reconstruction des immeubles ne peut être productive d'intérêts qui feraient double emploi avec l'indemnité pour privation de jouissance; que, d'autre part, les sieurs Coll reconnaissent avoir déjà reçu payement de la presque totalité de leur créance et que ce payement devant, aux termes de l'article 1256 du Code civil, s'imputer d'abord sur les sommes qui pouvaient porter intérêts, il s'ensuit qu'il n'y a pas lieu de faire droit à la demande d'intérêts pré-

sentée par lesdits sieurs Coll pour le solde qui leur serait dû;

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il y a lieu de les mettre en totalité à la charge de la compagnie... (Arrêté annulé. L'indemnité due par la compagnie du Midi aux sieurs Coll est fixée à la somme de 43.700 francs. Le surplus des conclusions des parties et le recours incident des sieurs Coll est rejeté. La compagnie du Midi supportera la totalité des frais d'expertise et les dépens à l'exception de ceux du recours incident qui resteront à la charge des sieurs Coll.)

(N° 374)

[4 novembre 1892]

Voirie (Grande). — Routes nationales. — Traverses. — Anticipation prétendue. — Contravention. — Relaxe. — (Ministre des travaux publics contre dame veuve Gauthier.)

Les terrains situées en dehors des alignements, approuvés par des décrets, des routes nationales dans les traverses des communes, sont-ils soumis au régime de la grande voirie. — En conséquence, le riverain qui a construit un édifice en dehors des alignements de la route, tels qu'ils ont été fixés par lesdits décrets, n'a pas commis de contravention de grande voirie. Relaxe (*).

Vu le recours formé par le ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, en date du 20 mars 1891, par lequel le conseil de préfecture de la Vienne a renvoyé la dame Gauthier des fins d'un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre elle pour avoir élevé des constructions en fer et en bois sur un terrain constituant une dépendance de la route nationale n° 13, dans la traverse de Couhé ; — *Ce faisant, attendu* que les parcelles de terrain situées en dehors des alignements n'en continuent pas moins

---

(*) Rap. 19 janvier 1888, ville d'Eu, p. 80; 23 août 1836, ville de Mortagne, p. 421 ; 16 décembre 1852, commune de Darney, p. 632 ; 19 février 1857, ville de Mauléon (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 160); 20 janvier 1859, communes de Candé et d'Angrie (*Ann.* 1859, p. 473) ; 28 novembre 1862, commune de Void (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 839).

à faire partie de la voie publique tant qu'elles n'ont pas été l'objet d'un déclassement qui les rend aliénables et n'ont pas été acquises par les riverains, par application de l'article 53 de la loi du 16 septembre 1807; que si le terrain dont s'agit était devenu aliénable, il n'avait pas encore été aliéné au moment où la dame Gauthier y a élevé des constructions et n'avait pas cessé de faire partie de la route; condamner la dame Gauthier à 25 francs d'amende et à la démolition desdits ouvrages...;

Vu le mémoire en défense présenté pour la dame Gauthier... et tendant au rejet du recours par les motifs que la poursuite qui a été intentée à l'exposante a eu pour objet de permettre l'aliénation par l'État à un tiers du terrain sur lequel elle avait élevé les constructions dont s'agit et dont elle avait toujours eu la libre jouissance à titre de propriétaire; que le terrain litigieux n'a jamais été compris dans les limites de la route nationale, telles qu'elles ont été fixées par l'ordonnance du 12 mai 1824 et le décret du 27 mars 1883, que la traverse de Couhé préexistait à la route qui l'a empruntée pour une partie et qu'en admettant que le terrain fasse partie du domaine public, c'est dans le domaine public communal qu'il devrait être classé; que l'amende est prescrite et que la démolition des ouvrages est un fait accompli;

. . . .

CONSIDÉRANT que, pour demander l'annulation de l'arrêté ci-dessus visé, par lequel le conseil de préfecture de la Vienne a renvoyé la dame Gauthier des fins du procès-verbal dressé contre elle, le ministre des travaux publics se fonde sur ce que les constructions qui ont motivé ledit procès-verbal ont été édifiées sur un terrain qui constitue une dépendance de la route nationale n° 10 dans la traverse de Couhé;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment des plans annexés à l'ordonnance du 12 mai 1834 et du décret du 17 mars 1883, qui ont fixé les alignements de la route nationale n° 10 dans la traverse de Couhé, que le terrain sur lequel la dame Gauthier a élevé les constructions dont s'agit n'a jamais été compris dans les limites de ladite route et, par suite, n'était pas soumis au régime de la grande voirie; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a relaxé la dame Gauthier des fins du procès-verbal dressé contre elle... (Rejet.)

(N° 375)

[11 novembre 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations. — Exemption accordée à un individu atteint de claudication de la jambe droite. — (Sieur Desbats.)

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le requérant, à raison de l'infirmité dont il est atteint, ne peut être considéré comme valide, dans le sens de l'article 3 de la loi susvisée du 21 mai 1836; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a maintenu son imposition à la taxe des prestations à laquelle il a été personnellement imposé, pour l'année 1891, sur le rôle de la commune de Langoiran... (Arrêté annulé. Décharge.)

(N° 376)

[11 novembre 1892]

Travaux publics. — Construction de digues. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieur Barnier.)

Art. 32. — *Le devis des travaux ayant laissé à l'administration toute latitude pour modifier le tracé et le profil des divers ouvrages, aucune indemnité n'est due à l'entrepreneur à raison de la diminution de plus d'un tiers dans l'importance de divers ouvrages, qui a été causée par les changements ordonnés (III).*

Décidé que les tenons et épis noyés, ordonnés en cours d'exécution, pour renforcer les digues longitudinales du projet primitif, et formés de cordons d'enrochements de même nature que ceux prévus, se rapportaient à l'exécution du marché, et que dès lors l'entrepreneur n'était pas fondé à les retrancher du décompte définitif pour calculer la réduction opérée sur l'ensemble des travaux (I).

Décidé que la somme totale des suppressions d'enrochements effectuées, n'atteignant pas le quart du cube porté au détail estimatif, toute compensation faite entre les augmentations et

les diminutions desdits enrochements, il n'était dû aucune indemnité (*I*).

Perte de bénéfices. — Dragages confiés à un autre entrepreneur; non-lieu à l'allocation d'une indemnité : ces travaux n'étant pas prévus au projet (*II*).

Réclamations : délai. — Non-recevabilité d'une demande en indemnité non formée dans le délai prévu au devis (*II*).

Décompte accepté sans réserve; non-recevabilité d'une demande en revision de prix (*I*).

. . . .

I. SUR LES 1er ET 2e CHEFS *tendant à l'allocation d'une indemnité pour diminution de plus du quart sur la masse des travaux et d'un prix supplémentaire pour ouvrages imprévus :*

Considérant que l'entreprise du sieur Barnier consistait dans la construction, sur une série de prix, d'enrochements destinés à améliorer la navigation du Rhône; qu'il était expressément stipulé dans l'article 3 du cahier des charges que les tracés et profils figurés au plan annexé au devis étaient donnés à titre de renseignements purement descriptifs et pouvaient être modifiés sans ouvrir droit *à aucune indemnité;*

Considérant que les tenons et épis noyés ordonnés en cours d'exécution, pour renforcer les digues longitudinales du projet primitif, se rapportent strictement à l'objet du marché et sont formés de cordons d'enrochements de même nature que ceux prévus; que, dès lors, le sieur Barnier n'était pas fondé à les retrancher du compte définitif pour calculer la réduction opérée sur l'ensemble des travaux; que, toute compensation faite entre les augmentations et les diminutions prescrites dans la masse des enrochements, la somme totale des suppressions effectuées n'atteint pas le quart du cube porté au détail estimatif; qu'ainsi aucune indemnité n'est due par application de l'article 23 du devis;

Considérant, à la vérité, que ces tenons et épis noyés, qui ne figuraient pas au projet primitif, pouvaient donner droit à une plus-value dans le cas où ils auraient imposé à l'entreprise des sujétions imprévues, mais que l'entrepreneur a non seulement accepté les décomptes annuels des exercices 1879-1880 et 1881, mais qu'il a signé, sans aucune exception, tous les attachements dans lesquels il était fait application des prix du bordereau des enrochements dont il s'agit; que, dans ces conditions, le sieur Barnier n'est pas recevable à venir réclamer, à la fin des travaux, la formation d'un prix spécial pour des ouvrages

dont il a poursuivi l'exécution et accepté le règlement, sans protestation ni réserves, pendant toute la durée de l'entreprise;

II. 3e chef. — *Sur la demande d'une indemnité de 10 p. 100 sur la somme de 180.000 francs distraite de l'entreprise pour l'exécution des travaux de dragages* :

Considérant, d'une part, que les dragages n'étaient pas prévus au projet; qu'ainsi l'administration n'a fait qu'user de son droit en confiant leur exécution à un autre entrepreneur, et que, d'autre part, la somme de 180.000 francs distraite de l'entreprise Barnier pour payer ces travaux ne représente pas le quart du montant de l'adjudication; que, dès lors, ledit entrepreneur n'est fondé à réclamer, de ce chef, aucune indemnité pour perte de bénéfices;

Considérant enfin qu'en admettant que les dragages dont s'agit aient entravé la construction de la digue Grambet et même nécessité l'arrêt des chantiers sur ce point, le sieur Barnier était tenu, aux termes de l'article 22 du devis, de formuler, s'il s'y croyait fondé, une réclamation motivée et par écrit au moment où les faits se sont produits, mais qu'il n'était pas recevable à la présenter seulement en fin d'entreprise; qu'ainsi l'ensemble de la demande a été rejeté à bon droit par le conseil de préfecture;

III. 4e chef. — *Sur la demande d'une indemnité de 30.000 fr. pour diminution de plus du tiers dans l'importance de divers ouvrages :*

Considérant que l'article 3 précité du devis a laissé à l'administration toute latitude de modifier le tracé et le profil, c'est-à-dire les proportions des divers ouvrages, sans que l'entrepreneur pût élever aucune réclamation; que, dès lors, si les changements ordonnés ont eu pour résultat de réduire l'importance de certaines digues longitudinales, le sieur Barnier n'est fondé à demander, de ce chef, aucune indemnité par application de l'article 32 des clauses et conditions générales... (Rejet.)

(N° 377)

[11 novembre 1892]

Travaux publics communaux. — Règlement du décompte. — Payement par annuités. — Transaction. — (Commune d'Ognolles contre sieurs Fontaine et Folly.)

Lorsqu'une commune s'est engagée à payer à un entrepreneur le solde de son décompte au moyen d'annuités portant intérêts, qu'à la suite de ce règlement les procès-verbaux de réception et le décompte ont été régulièrement approuvés par le préfet, et que, depuis cette époque, les engagements pris ont toujours été remplis, ladite commune n'est pas fondée à soutenir qu'elle n'est pas tenue de payer le solde du décompte, par le motif que la convention passée avec l'entrepreneur constituerait, non un simple règlement de travaux, mais une transaction intervenue sans l'accomplissement des formalités prescrites par l'art. 2045 du Code civil et dénuée, dès lors, de toute valeur.

. . . .

CONSIDÉRANT que le conseil municipal d'Ognolles saisi, au mois d'avril 1873, de la réclamation du sieur Folly, entrepreneur, tendant à la liquidation du solde de son décompte, lui a alloué les sommes demandées par lui, sous réserve d'une réduction de 400 francs et de la conversion en annuités de 1.000 francs portant intérêts à 5 p. 100 du solde restant dû;

Considérant qu'à la suite de ce règlement, accepté par l'entrepreneur, les procès-verbaux de réception et le décompte ont été approuvés par le conseil municipal, dans sa délibération du 1er juin 1873, et par l'administration préfectorale; que, depuis cette époque, la commune a régulièrement rempli ses engagements et que les délibérations portant création des ressources nécessaires ont reçu la sanction de l'autorité supérieure; que, dans ces circonstances, la commune requérante n'est pas fondée à soutenir qu'elle n'est pas tenue de payer au sieur Folly le solde de son décompte, sous le prétexte que la délibération du 1er juin 1873 constituerait, non un simple règlement de travaux, mais une transaction irrégulièrement intervenue et, par suite, dénuée de toute valeur; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture, rejetant sa réclamation, l'a condamnée à payer au sieur Folly, pour les causes susénoncées la somme de 2.589f,70... (Rejet avec dépens.)

(N° 378)

[11 novembre 1892]

Travaux publics communaux. — Architecte; Plans et devis des travaux non remis à l'entrepreneur; Responsabilité. — (Sieur Martin et ville du Puy contre sieur Abougit.)

Un architecte, chargé par une ville de la construction d'un lycée, n'est pas personnellement responsable envers l'entrepreneur des dommages qu'a pu lui causer son retard dans la remise des plans et devis nécessaires à l'exécution des travaux, s'il n'a agi ainsi qu'en vertu des ordres de l'administration municipale, auxquels il devait se conformer.

. . . .

... SUR LE POURVOI *du sieur Martin :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que si le sieur Martin, architecte, chargé de la direction des travaux de construction d'un lycée au Puy, n'a pas remis au sieur Abougit, entrepreneur, les plans, devis et autres pièces énumérées dans l'article 8 du cahier des charges immédiatement après que l'adjudication fut devenue définitive, il a agi ainsi en vertu des ordres de l'administration municipale auxquels il était obligé de se conformer; que, dès lors, le sieur Abougit n'est pas fondé à soutenir que le sieur Martin a commis une faute de nature à engager sa responsabilité personnelle, et qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné le sieur Martin à payer une indemnité à l'entrepreneur, à raison du dommage qui résulterait pour ce dernier du ralentissement ou de l'arrêt des travaux;

Sur les pourvois de la ville du Puy :

Considérant que les désistements ci-dessus visés sont purs et simples et que rien ne s'oppose à ce qu'il en soit donné acte... (Arrêté annulé en tant qu'il a condamné le sieur Martin à payer au sieur Abougit une indemnité à raison du dommage que lui aurait causé le ralentissement ou l'arrêt des travaux. Les dépens exposés par le sieur Martin seront supportés par le sieur Abougit. Il est donné acte du désistement de la ville du Puy dans les affaires n°s 73.191 et 73.817. Les dépens exposés dans les affaires n°s 73.191 et 73.817 seront supportés par la ville du Puy.)

(N° 379)

[11 novembre 1892]

Voirie (Grande). — Rues de Paris. — Tranchées. — Autorisation. Contravention. — Réparation du dommage. — Compétence. — (Sieur Balu.)

Le conseil de préfecture, juge des contraventions de grande

voirie, ne peut pas condamner le contrevenant au payement de la valeur industrielle que les terres enlevées sur la voie publique pouvaient avoir comme terre à four. — Il ne peut que prescrire la réparation du dommage (*).

Commet une contravention celui qui exécute des travaux excédant les limites de l'autorisation donnée; condamnation à l'amende et à la réparation du dommage.

Le contrevenant qui a enlevé des terres sur la voie publique pour les mettre au niveau de son immeuble ne peut pas se prévaloir de ce qu'il s'est conformé au nivellement futur indiqué par l'administration, si celle-ci lui a en même temps donné le nivellement actuel en le laissant libre de suivre à ses risques et périls l'un ou l'autre.

Vu la requête du sieur Balu, demeurant à Paris, rue de la Reynie, n° 19... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 10 avril 1891, par le conseil de préfecture de la Seine, statuant sur un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre lui pour avoir pratiqué des fouilles dans le sol des rues Regnault et du Dessous-des-Berges, à Paris, l'a condamné à 16 francs d'amende et à la réparation du dommage évalué à la somme de 2.358f,05; — *Ce faisant, attendu* que les fouilles dont s'agit ont été autorisées verbalement par l'ingénieur; que, d'ailleurs, elles n'ont pas été pratiquées dans le sol des voies publiques ci-dessus dénommées, mais dans des terrains dont l'administration a exproprié le requérant sans droit, alors qu'aucune déclaration d'utilité publique n'était intervenue; qu'aucun travail n'ayant été fait sur ces terrains pour les affecter au domaine public, ils n'en font pas partie; décharger le requérant des condamnations prononcées contre lui; subsidiairement, attendu que la somme de 2.358f,05 est exagérée, ordonner une expertise à l'effet de déterminer le montant réel du dommage causé et des frais que nécessitera leur réparation;

Vu les observations présentées par le Ministre de l'intérieur... tendant au maintien de l'arrêté attaqué par les motifs que le sieur Balu a excédé de beaucoup les limites de l'autorisation qui lui avait été donnée; que les fouilles ont été faites, non seulement sur les terrains cédés par le sieur Balu, mais encore et

(*) M. Laferrière, dans son traité de la *Juridiction administrative*, t. II, p. 635, fait observer en ce sens que l'action en réparation du dommage causé par une contravention est une action domaniale et non une action fondée sur l'article 1382 du Code civil.

pour la plus grande partie sur le sol même des deux rues; qu'il n'y a pas eu d'expropriation des terrains du sieur Balu, mais un échange provoqué par le requérant lui-même; que les terrains dont s'agit font partie du domaine public, alors même qu'aucun travail n'y aurait été effectué; que si le requérant a disposé les seuils de ses constructions au niveau futur des rues, il l'a fait à ses risques et périls; qu'enfin la somme de 2.358f,05 n'est pas exagérée; qu'en effet le requérant a enlevé près de 500 mètres cubes de terre qui, par sa nature, avait une grande valeur et qu'il a fallu remplacer momentanément en attendant qu'on puisse exécuter les travaux de nivellement projetés, époque à laquelle on devra enlever de nouveau cette terre sans pouvoir en tirer parti.

. . . .

Considérant que, pour demander à être déchargé des condamnations prononcées contre lui, le sieur Balu se fonde, en premier lieu, sur ce que les fouilles qui ont motivé le procès-verbal dressé contre lui ont été autorisées par les ingénieurs, et en second lieu, sur ce que ces fouilles ont été pratiquées, non sur la voie publique, mais sur des terrains expropriés illégalement par l'administration sur le requérant, et non affectés au domaine public;

Mais considérant, d'une part, que si le requérant avait été autorisé à pratiquer dans le sol de la rue Regnault et de la rue du Dessous-des-Berges, une tranchée au droit de ses immeubles, il résulte de l'instruction, et notamment du plan produit et joint au dossier, qu'il a excédé les limites de cette autorisation;

Considérant, d'autre part, que lesdites fouilles ont été pratiquées, non seulement dans les terrains que le sieur Balu avait cédés à la ville de Paris en vertu d'un échange proposé par lui et approuvé, le 3 avril 1889, par le conseil municipal, en vue de l'élargissement projeté des voies ci-dessus dénommées, mais encore dans le sol même de ces rues telles qu'elles ont été délimitées par les décrets du 14 mai 1883 et 21 janvier 1888; que, dans ces circonstances, le fait reproché au requérant constitue la contravention prévue et punie par l'article 7 de l'ordonnance du bureau des finances de la Généralité de Paris du 2 août 1774, et qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné le sieur Balu à 16 francs d'amende;

En ce qui concerne la condamnation prononcée pour réparation du dommage causé par les fouilles du requérant:

Considérant que, si l'administration a délivré au requérant un

arrêté lui indiquant les cotes du nivellement futur des rues dont s'agit, en le laissant libre de suivre les unes ou les autres à ses risques et périls, cette circonstance n'est pas de nature à supprimer ni même à atténuer le dommage causé au domaine public par les fouilles du requérant; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture l'a condamné à la réparation du dommage causé;

Considérant toutefois que, s'il appartenait au conseil de préfecture, juge des contraventions de grande voirie, de prescrire au sieur Balu la réparation du dommage causé au domaine public, il ne pouvait allouer à la ville une indemnité à raison du préjudice que lui aurait causé l'enlèvement par le sieur Balu de terres ayant une valeur industrielle; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture ne s'est pas borné à condamner le requérant à payer les frais du comblement de la tranchée pratiquée par lui, frais qui sont évalués par les ingénieurs à la somme de 125 francs; et qu'il y a lieu de réformer en ce sens l'arrêté attaqué, sauf à la ville de Paris à exercer contre le sieur Balu, si elle s'y croit fondée, tel recours que de droit pour obtenir le remboursement de la valeur des matériaux qu'il lui aurait enlevés;

Art. 1er. — La somme de 2.358f,05 que le sieur Balu a été condamné à payer pour la réparation du dommage causé par ses fouilles, est réduite à la somme de 125 francs;

Art. 2. — L'arrêté ci-dessus, visé du conseil de préfecture du département de la Seine, en date du 10 avril 1891, est réformé en ce qu'il a de contraire à la présente décision;

Art. 3. — Le surplus des conclusions de la requête est rejeté.

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE

(N° 380)

[8 juillet 1893]

Statistique. — Routes nationales. — Décomposition des dépenses d'entretien. — Instructions complémentaires.

Monsieur l'Ingénieur en chef, la nouvelle formule de l'état de décomposition des dépenses d'entretien et de grosses réparations des routes nationales annexé à ma circulaire du 5 avril 1893 m'a paru devoir être complétée de la manière suivante :

1° Sur la feuille de titre, on ajoutera aux mots : *Dépenses d'entretien*, les mots suivants : *d'améliorations et de réparations d'avaries exceptionnelles ;*

2° Dans la colonne 10 du tableau III, on inscrira les dépenses de main-d'œuvre des relevés à bout, et le total qui figurait dans cette colonne sera reporté dans une colonne n° 11 ;

3° Sur le tableau A, on distinguera nettement, en les mettant dans des paragraphes distincts I et II, les dépenses faites pour l'entretien et celles qui ont pour objet des améliorations ou la réparation des avaries exceptionnelles.

La dépense totale figurant à l'article 1er ne comprendra pas les sommes consacrées à ce dernier objet;

4° L'épithète *exceptionnelles* sera mise partout à la suite du mot *avaries ;*

5° Dans l'instruction pour la rédaction de l'état, il y aura lieu de faire les corrections suivantes :

a. Tableau III, dernier alinéa. *Au lieu des :* colonnes 5 et 10, *lire :* les colonnes 5 et 11.

b. Décomposition détaillée. *Lire en tête :* ARTICLE PREMIER. Nombre égal au total de la colonne 10 du tableau II, diminué du total de la colonne 9.

Au lieu de : Articles 1, 6, 11..... *lire :* Articles 6, 11.....

J'ai l'honneur de vous adresser deux exemplaires de la formule modifiée conformément aux indications qui précèdent. Vous voudrez bien m'en renvoyer un d'urgence, après l'avoir rempli.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

PERSONNEL

(N° 381)

Juillet 1893

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 24 *juin* 1893. — Sont nommés Chevaliers de l'Ordre national de la Légion d'Honneur :

MM. **Charron**, Ingénieur ordinaire de 2e classe.
Goupil, Ingénieur ordinaire de 1re classe.

Décret du 29 *juin*. — M. **Aubert** (Étienne), Sous-Ingénieur, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

Décret du 5 *juillet*. — M. **Weiss** (Eugène), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre).

Décret du 8 *juillet*. — M. **Michaud** (Paul), Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre des Affaires Étrangères).

Décret du 10 *juillet*. — M. **Perret**, Ingénieur ordinaire de 1re classe en retraite, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Grand Chancelier).

Décret du 12 *juillet*. — M. **Bernard** (Henri), Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Commandeur de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Marine).

Décret du 13 *juillet.* — M. **Héraud** (Xavier), Sous-Ingénieur, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de l'Agriculture).

2° NOMINATIONS.

Décret du 22 *juin* 1893. — Sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1893, les Élèves-Ingénieurs hors de concours dont les noms suivent :

MM. **Bezault** (Gustave).
Roth (Émile).
Guillet (Camille).
Dubois (Paul).
Lacroix (Jules).
Gufflet (Charles).
Caussin de Perceval (Albert).

3° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 30 *juin* 1893. — M. **Legouez**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Versailles, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise et au service du chemin de fer de Dreux à Auneau, est mis à la disposition de M. le Préfet du département de la Seine, pour être attaché au service municipal de la Ville de Paris, en remplacement de M. **Widmer**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

M. **Legouez** est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉ.

Arrêté du 18 *juillet* 1893. — M. **Du Boys** (Paul), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Haute-Savoie et d'un service de chemins de fer, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement pour affaires personnelles.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 21 *juin* 1893. — M. **Balandier** (Émile), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans

et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur principal de la voie, à la résidence de Béziers.

Arrêté du 1er juillet. — M. **Dreyfuss** (Justin), Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, à la résidence de Châlons, du 1er arrondissement du service de la navigation de la Marne, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Caen.

Arrêté du 18 juillet. — M. **Bachy**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Marseille.

Arrêté du 22 juillet. — M. **Sampité**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années et autorisé à accepter les fonctions de Directeur Général des Compagnies françaises des chemins de fer de la province de Santa-Fé et des chemins de fer Argentins.

6e RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Bouvier**, Inspecteur Général de 2e classe. . .	9 juin 1893
M. **Gobin**, Ingénieur en Chef de 1re classe. . . .	28 juill. 1893

7e DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Peslin** (Hippolyte), Ingénieur en Chef de 1re classe	25 juill. 1893

8e DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 22 juin 1893. — L'emploi d'Ingénieur en Chef occupé par M. **Gobin**, à la résidence de Lyon, est supprimé.

Les diverses lignes qui composent le service spécial de chemins de fer confié à M. **Gobin** sont réparties, ainsi qu'il suit, entre MM. les Ingénieurs en Chef **Petit**, **Tavernier** et **Jozon**, savoir :

I. *Lignes de Lyon-Saint-Clair à Sathonay, Lyon à Saint-Étienne par Givors :*

M. **Petit**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département du Rhône et du service des chemins de fer de Firminy à Annonay et du Pertuiset à Saint-Just.

II. *Raccordements de Lyon-Saint-Clair à Collonges ; des lignes de Lyon à Grenoble et de Lyon à Genève à l'Est de la gare de La Mouche :*

M. **Tavernier** (Henri), Ingénieur en Chef de 2e classe à Lyon, chargé du service de la navigation de la Saône.

III. *Ligne de Roanne à Chalon-sur-Saône, avec embranchement sur Montchanin :*

M. **Jozon**, Ingénieur en Chef de 1re classe à Mâcon, chargé du service ordinaire du département de Saône-et-Loire.

Arrêté du 22 *juin.* — Par suite du rattachement de diverses lignes au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Petit**, le nombre des arrondissements de ce service est porté de un à trois.

Les 2e et 3e arrondissements sont constitués comme il suit :

2e *arrondissement.*

Ligne de Lyon-Saint-Clair à Sathonay.
M. **Clarard**, Ingénieur ordinaire à Lyon.

3e *arrondissement.*

Ligne de Lyon à Saint-Étienne par Givors.
M. **Autonne**, Ingénieur ordinaire à Lyon.

Idem. — Le service du raccordement de Lyon-Saint-Clair à Collonges et du raccordement des lignes de Lyon à Grenoble et de Lyon à Genève, à l'Est de la gare de La Mouche, rattaché par arrêté de ce jour aux attributions de M. **Tavernier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Lyon, formera un arrondissement unique d'Ingénieur ordinaire.

Cet arrondissement est confié à M. **Autonne**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Lyon.

Idem. — Le service du chemin de fer de Roanne à Chalon-sur-Saône avec embranchement sur Montchanin, rattaché par arrêté de ce jour aux attributions de M. **Jozon**, Ingénieur en

Chef des Ponts et Chaussées à Mâcon, est réparti ainsi qu'il suit en trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire :

1er *Arrondissement.*

Section de Chalon à Saint-Gengoux et embranchement de Montchanin.

M. **Labaye**, Ingénieur ordinaire, à Chalon-sur-Saône.

2e *Arrondissement.*

Section de Saint-Gengoux à Laclayette.

M. **Fontaneilles**, Ingénieur ordinaire, à Lyon.

3e *Arrondissement.*

Section de Laclayette à la ligne de Roanne à Paray-le-Monial.

N..., Ingénieur ordinaire à Charolles.

Arrêté du 24 juin. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Gerbéviller à Bruyères, supprimé à dater du 1er août 1888, est reconstitué.

Il est placé dans les attributions de M. **Denys**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Épinal.

M. **Sardin**, Conducteur principal des Ponts et Chaussées, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Épinal, est attaché au Contrôle de la ligne de Gerbéviller à Bruyères, qui forme le 2e arrondissement du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **Denys**.

Idem. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Verneuil à Marles, est organisé de la manière suivante sous réserve des modifications qui seront la conséquence de la nouvelle organisation des services du Contrôle, savoir :

I. — *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

MM. **Weisgerber**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.

Getten, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Paris (1er arrondissement).

II. — *Contrôle de l'exploitation technique.*

MM. **Nivoit**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.

Janet, Ingénieur ordinaire des Mines, à Paris (1er arrondissement).

III. — *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

MM. **Demay**, Inspecteur principal, à Paris.
de Bizemont, Inspecteur particulier, à Paris (1re circonscription).

IV. — *Surveillance administrative.*

M. **Cazal**, Commissaire, à Gretz.

Arrêté du 27 *juin.* — M. **Lestelle**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Haute-Marne et d'un service de navigation, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Luneau**, appelé à un autre service, savoir :

1° Service ordinaire du département du Calvados;
2° Service maritime du même département;
3° Service du chemin de fer de Vire à Saint-Lô, avec embranchement sur Caen.

Idem. — M. **Monnet** (Émile), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Lozère et d'un service de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de la Haute-Loire et du service du Contrôle des travaux des chemins de fer d'Ambert à Darsac et de Sembadel à Saint-Bonnet-le-Château, en remplacement de M. **Lordereau**, appelé à un autre service.

Idem. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Cosne à Clamecy est organisé de la manière suivante sous réserve des modifications qui seront la conséquence de la nouvelle organisation des services de contrôle, savoir :

I. — *Contrôle des travaux et de l'entretien.*

MM. **Pérouse**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Monestier, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Paris.
Leau, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Auxerre.

II. — *Contrôle de l'exploitation technique.*

MM. **Worms de Romilly**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
Fumey, Ingénieur des Mines, à Paris.

III. — *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

MM. **d'Ivernois**, Inspecteur principal, à Paris.
David, — —
Lacoste, Inspecteur particulier, à Paris.

IV. — *Surveillance administrative.*

M. **Galliot**, Commissaire de surveillance, à Cosne.

Arrêté du 28 *juin.* — M. **Saint-Romas**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Sétif, au service ordinaire de la circonscription de Constantine et au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est-Algérien, est chargé du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de Bône et attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation des lignes de : Bône à Guelma, Duvivier à la frontière tunisienne, Souk-Ahras à Tebessa et Bône à Aïn-Mokra, par permutation avec M. **Burger**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Bône.

Idem. — Les services d'études et travaux de la ligne de Saint-Éloi à Pauniat, et du Contrôle des études et travaux de la ligne des Gouttières à Létrade (M. **de Préaudeau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris), sont répartis ainsi qu'il suit entre les attributions de MM. **Tavera** et **Dupin**, Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées, savoir :

Ligne de Saint-Éloi à Pauniat, section comprise entre la traversée de la Sioule (exclusivement) et la ligne de Clermont à Tulle.

M. **Tavera**, Ingénieur ordinaire à Clermont-Ferrand, déjà chargé du 9e arrondissement du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **de Préaudeau**.

Lignes de Saint-Éloi à Pauniat, section comprise entre Saint-Éloi et la traversée de la Sioule (inclusivement) et des Gouttières à Letrade.

M. **Dupin**, Ingénieur ordinaire, à Montluçon.

La section de la ligne de Saint-Éloi à Pauniat et la ligne des Gouttières à Letrade confiées à M. **Dupin**, formeront le 12e arrondissement du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **de Préaudeau**.

Idem. — Le service de construction du chemin de fer de Patay à Nogent-le-Rotrou (M. **de Préaudeau**, Ingénieur en Chef, à Paris), est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle des chemins de fer de l'État.

Idem. — Le service des études du chemin de fer de Villeneuve-sur-Lot à Falgueyrat, supprimé à dater du 1er juillet 1887, est reconstitué.

Il est réuni aux attributions de M. **Barre**, Ingénieur en Chef, et **Jullidière**, Ingénieur ordinaire, à Agen.

Arrêté du 30 *juin.* — Les services ci-après désignés, qui font partie du 5e arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées sont rattachés, savoir :

1° Service ordinaire des départements du Jura et de Saône-et-Loire, au 6e arrondissement d'Inspection;

2° Service du canal de la Marne à la Saône, au 4e arrondissement d'Inspection.

Idem. — Les services ci-après désignés, qui font partie du 11e arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées, sont rattachés au 10e arrondissement, savoir :

Service ordinaire des départements de Tarn-et-Garonne, du Gers et des Hautes-Pyrénées.

Service de la navigation du Tarn.

Idem. — Les services ordinaires des départements du Puy-de-Dôme, de la Creuse, de l'Indre et de la Haute-Vienne, qui font partie du 15e arrondissement d'Inspection générale des ponts et Chaussées, sont rattachés au 16e arrondissement.

Idem. — M. **Widmer** (Maurice), Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Châtel**, appelé à un autre service, savoir :

1° Service ordinaire du département du Doubs;

2° Service du canal du Rhône au Rhin;

3° Service des chemins de fer de :

Besançon à la frontière suisse par Morteau, avec embranchement sur Lods,

Voujaucourt à Saint-Hippolyte.

M. **Widmer** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Dreyfus** (Sylvain), Ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, à la résidence de Pontoise, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de Seine-et-Oise, est chargé, à la résidence de Versailles, de l'arrondissement de l'Ouest du même service, et du 1er arrondissement (Ligne de Dreux à Auneau) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Berthet**, en remplacement de M. **Legouez**, appelé à un autre service.

Idem. — M. **Van Blarenberghe**, Ingénieur ordinaire de 3e classe

attaché, à la résidence d'Abbeville, au service ordinaire et maritime du département de la Somme, est chargé, à la résidence de Pontoise, des services ci-après désignés, en remplacement de MM. **Dreyfus** et **Deslandres**, appelés à d'autres services, savoir :

1° Service ordinaire du département de Seine-et-Oise — Arrondissement du Nord;

2° Service du cantal latéral à l'Oise et de la rivière d'Oise canalisée — 3e arrondissement.

Arrêté du 1er juillet. — M. **Cadart** (Gustave), Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Langres, au service ordinaire du département de la Haute-Marne et au service du canal de la Marne à la Saône, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Lestelle**, appelé à un autre service, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Haute-Marne;

2° Navigation de la Marne entre Saint-Dizier et Vitry-le-François — Canaux de la Haute-Marne et de la Marne à la Saône. — Contrôle de l'exploitation du canal de Saint-Dizier à Wassy.

M. **Cadart** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Viennot**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de la Rochelle et du 2e arrondissement du service maritime du département de la Charente-Inférieure, est chargé, à la résidence de la Rochelle, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Coustolle**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef, savoir :

1° Service maritime du département de la Charente-Inférieure — 1er arrondissement;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thurninger** — 2e arrondissement (ligne de la Rochelle au port de la Pallice).

Arrêté du 4 juillet. — Le Contrôle des voies ferrées des quais du port de Pont-Audemer — voies situées en dehors des terrains de la gare de Pont-Audemer, est organisé, comme il suit, sous la direction de M. l'Inspecteur général, Directeur du Contrôle des chemins de fer de l'Ouest.

Ingénieur en Chef du Contrôle.

M. **Cordier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence d'Evreux, du service du port de Pont-Audemer.

Contrôle commercial.

MM. **Marie**, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris.

Devesly, Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

MM. **Hembert**, Conducteur principal des Ponts et Chaussées, faisant fonctions d'Ingénieur, à Pont-Audemer.

Pillet, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Pont-Audemer.

Police.

M. **Diss**, Syndic des gens de mer, chargé des fonctions de Maître de port, à Pont-Audemer.

Surveillance commerciale.

M. **Lereuil**, Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, à Elbeuf.

Arrêté du 5 *juillet.* — M. **Lesierre** (Xavier), Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Châteaulin, au service ordinaire du département du Finistère et à divers services de navigation et de chemins de fer, est attaché, à la résidence de Charolles, au service ordinaire du département de Saône-et-Loire et chargé, en outre, du 3e arrondissement (Ligne de Roanne à Chalon-sur-Saône — section de La Clayette à la ligne de Roanne à Paray-le-Monial) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Jozon**.

Décision du 8 *juillet.* — M. **Bouet** (Théodore), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Garonne, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Nord du même service, en remplacement de M. **Le Cornec**, Ingénieur ordinaire, appelé à un autre service.

Arrêté du 10 *juillet.* — M. **Pruchon** (Réné), Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Puget-Théniers, au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes et aux services de chemins de fer respectivement confiés à MM. les Ingénieurs en Chef **Robert** et **Aubé**, est chargé, dans le département de Saône-et-Loire, du service ordinaire de l'arrondissement d'Autun, en remplacement de M. **Patron**, décédé.

Idem. — M. **Bonhomme** (Paul), Conducteur de 1re classe, atta-

ché, à la résidence de Béziers, au service du Contrôle des chemins de fer du Midi, est chargé, à la résidence de Puget-Théniers, des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Pruchon**, savoir :

1° Service ordinaire du département des Alpes-Maritimes — arrondissement du Nord-Ouest;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Robert** — 3e arrondissement (Ligne de Saint-André à Puget-Théniers);

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Aubé** — 2e arrondissement (Ligne de Puget-Théniers à Nice — section comprise entre Puget-Théniers et Touet-de-Beuil).

M. Bonhomme remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 11 juillet. — Le service du Contrôle des travaux de superstructure du chemin de fer de La Flèche à Saumur (**M. de Préaudeau**, Ingénieur en Chef, à Paris) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle des chemins de fer de Paris à Orléans.

Par suite, **M. Gauthier**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Tours, cesse d'être attaché au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **de Préaudeau**.

Décision du 11 juillet. — **M. Hémardinquer**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Nancy, exclusivement attaché à dater du 1er juillet, au service du Contrôle des chemins de fer de l'Est, continuera provisoirement d'être attaché au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle.

Idem. — **M. Larrieu** (Lucien), Conducteur principal, à Auch, est chargé de l'intérim de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département du Gers, en remplacement de **M. Huet**, Ingénieur ordinaire, appelé à un autre service.

Arrêté du 12 juillet. — Les arrondissements d'Ingénieur ordinaire, entre lesquels sont répartis le service du Contrôle de la voie et des bâtiments et le service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer de l'État sont organisés comme il suit :

1er Arrondissement.

Voie et bâtiments. — **M. Gauthier**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Tours.

Exploitation et traction. — M. **Genty**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Tours.

Lignes de :

Paris à Niort (exclusivement).
Chartres à Orléans.
Beaulieu à Auneau.
Patay à Nogent-le-Rotrou.
Bessé-sur-Braye à Saint-Calais.
Pont-de-Braye à Blois.
Sargé à Montoire.
Nantilly à Saumur-État.
Tours à Bressuire (inclusivement).
Port-Boulet à Port-de-Piles.
Loudun à Châtellerault.
Montreuil-Bellay à Grand-Pont.
Airvault à Moncontour.
Bressuire à Neuville.
Saint-Benoît à Niort (exclusivement).

1.196 kilomètres.

2e *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. **Moissenet**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Nantes.
Exploitation et traction. — M. **Cheguillaume**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Nantes.

Lignes de :

Nantes P.-O. à Rochefort (exclusivement).
Nantes P.-O. à Nantes-État et à Pornic.
Sainte-Pazanne à La Roche-sur-Yon.
Saint-Hilaire-de-Chaléons à Paimbœuf.
Bressuire (exclusivement) aux Sables-d'Olonne.
Montreuil-Bellay (exclusivement) à Angers.
La Possonnière à Bressuire (exclusivement).
Perray-Jouannet à Chalonnes.
Clisson à Cholet.
Commequiers à Saint-Gilles-Croix-de-Vie.
Luçon au port de Luçon.
Bressuire (exclusivement) à Niort (exclusivement).
Marans au port de Marans.
Breuil-Barret à Velluire.
Fontenay-le-Comte à Benet.
La Rochelle à la Pallice.
Saint-Laurent-de-la-Prée à Fouras.
Niort (exclusivement) à la Rochelle.
Aigrefeuille à Rochefort (exclusivement).

963 kilomètres.

3e *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. **Bernis**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Bordeaux.
Exploitation et traction. — M. **Brisse**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Bordeaux.

Lignes de :

Niort (inclusivement) à Bordeaux.
Aiffres à Ruffec.
Rochefort (inclusivem.) à Taillebourg.
Cabariot au Chapus.
Beillant à Angoulême.
Pons à Royan.
Saujon à la Grève.
Saint-Mariens à Blaye.
Cavignac à Coutras.
Marcenais à Libourne.

545 kilomètres.

Arrêté du 12 juillet. — Les arrondissements d'Ingénieur ordinaire, entre lesquels sont répartis le service du Contrôle de la voie et des bâtiments et le service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sont organisés comme il suit :

1er *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. **Le Rond**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Paris.
Exploitation et traction. — M. **Fumey**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Paris.

Lignes de :

Paris à Villeneuve.
Villeneuve à Juvisy.
Juvisy à Malesherbes.
Malesherbes à Beaune-la-Rolande.
Beaune à Montargis.
Montargis à Gien.
Gien à Nevers.
Nevers à Saincaize (inclusivement).
Villeneuve à Moret.
Moret à Montereau.
Montereau à Sens.
Sens à Laroche.
Laroche à Nuits-sous-Ravières (exclusivement).
Moret à Malesherbes.
Bourron à Montargis.
Sens à Montargis.
Triguères à Toucy.
Laroche à Auxerre.
Auxerre à Gien.
Auxerre à Cravant (inclusivement).
Cravant à Surgy.
Fontenoy à Surgy.
Surgy à Clamecy.
Cosne à Clamecy.
Clamecy à Nevers.
Clamecy à Tamnay.
Tamnay à Cercy.
Tamnay à Château-Chinon.
Nevers à Cercy.
Cercy à Luzy (inclusivement).

1.194 kilomètres.

2e *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. **Galliot**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Dijon.

Exploitation et traction. — M. **Maison**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Dijon.

Lignes de :

Nuits-sous-Ravières aux Laumes.
Les Laumes à Dijon.
Dijon à Perrigny.
Perrigny à Chagny.
Chagny à Varennes (inclusivement).
Cravant à Avallon.
Avallon à Nuits-sous-Ravières.
Nuits-sous-Ravières à Châtillon-sur-Seine.
Avallon aux Laumes.
Maison-Dieu à Dracy.
Dracy à Étang.
Dracy à Épinac.
Epinac à Santenay.
Luzy à Étang.
Étang à Montchanin.
Montchanin à Chagny.
Dijon à Isle-sur-Tille.
Dijon à Auxonne.
Auxonne à Dôle.
Dôle à Labarre.
Labarre à Besançon.
Besançon à Montbéliard.
Montbéliard à Belfort.
Montbéliard à Delle.
Auxonne à Gray.
Labarre à Gray.
Labarre à Raus-Fraisans.
Montagney à Miserey.
Besançon à Vesoul.
Voujancourt à Saint-Hippolyte.
Besançon à Gilley.
Gilley à Morteau.
L'Hôpital-du-Grosbois à Lods.
Gilley à Pontarlier.
Pontarlier-Verrières-Vallorbes.
Franois à Arc-Senans.
Arc-Senans à Mouchard.
Arc-Senans à Dôle.
Dôle à Poligny.
Mouchard à Salins.
Mouchard à Audelot.
Audelot à Pontarlier.
Audelot à Champagnole.
Champagnole à Saint-Laurent.
Champagnole à Lons-le-Saunier.
Mouchard à Poligny.
Poligny à Lons-le-Saunier.
Lons-le-Saunier à Louhans.
Louhans à Saint-Bonnet.
Saint-Bonnet à Dôle.
Dijon à Saint-Jean-de-Losne.
Auxonne à Saint-Jean-de-Losne.
Saint-Jean-de Losne à Seurre.
Seurre à Saint-Bonnet.
Seurre à Allerey.
Allerey à Saint-Bonnet.
Chagny à Allerey.
Chalon à Allerey.
Chalon à Saint-Germain-du-Plain.
Saint-Germain-du-Plain à Louhans.
Saint-Germain-du-Plain à Cuisery (inclusivement).
Louhans à Saint-Amour.
Lons-le-Saulnier à Saint-Amour.
Épinac à Pouillenay.
Creusot-Créot.
Épinac à Pont-d'Ouche.

1.944 kilomètres.

3e *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. **Clarard**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Lyon.

Exploitation et traction. — M. **Dougados**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Lyon.

Lignes de :

Varennes à Mâcon.
Mâcon à Belleville.
Belleville à Saint-Germain-au-Mont-d'Or.
Saint-Germain à Lyon.
Lyon à Saint-Rambert-d'Albon.
Saint-Rambert à Valence.
Valence à Livron.
Livron à Montélimar.
Montélimar à La Palud (exclusivement).
Saint-Amour à Bourg.
Mâcon à Bourg.
Bourg à la Cluse.
La Cluse à Bellegarde (exclusivement).
La Cluse à Saint-Claude.
Gilly à Paray-le-Monial.
Paray à Montchanin (exclusivement).
Montchanin à Saint-Gengoux.
Saint-Gengoux à Chalon (exclusivement).
Saint-Gengoux à Cluny.
Paray à Cluny.
Cluny à Mâcon.
Paray à Pouilly-sous-Charlieu.
Pouilly au Coteau.
La Palisse au Coteau.
Chabreloche à Montbrison.
Le Coteau à Montrond.
Pouilly à Clermain.
Montrond à l'Arbresle.
Montrond à Montbrison.
Le Coteau à l'Arbresle.
L'Arbresle à Saint-Germain-au-Mont-d'Or.
L'Arbresle à Lyon-Saint-Paul.
Belleville à Beaujeu.
Montbrison à Bonson.
Bonson à Saint-Just.
Bonson à Bonnet.
Montrond à Saint-Just.
Saint-Just à Fraisse-Unieux (inclusivement).
Saint-Just à Saint-Étienne.
Saint-Étienne à Fraisse-Unieux.
Fraisse-Unieux à Firminy.
Firminy à Peyraud.
Saint-Étienne à Givors.
Lyon à Givors.
Givors à Chasse.
Givors à Peyraud.
Peyraud à Saint-Rambert (inclusivement).
Lyon à Bourg.
Bourg à Ambérieu.
Lyon à Ambérieu.
Ambérieu à Montalieu.
Ambérieu à Virieu (exclusivement).
Le Pouzin à Privas.
Le Pouzin au Teil (exclusivement).
La Voulte au Cheylard.
Tournon à La Mastre.
Lyon à la Croix-Rousse.
Pont-de-l'Ane à La Terrasse.
Lyon à Venissieux.
Saint-Paul-les-Romans à Valence.
Livron à Die.
Peyraud à la Voulte.
La Voulte à Livron.
La Voulte au Pouzin.

1.959 kilomètres.

4° *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — **M. Tavera**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Clermont-Ferrand.

Exploitation et traction. — **M. de Béchevel**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Clermont-Ferrand.

Lignes de :

Saincaize à Moulins.
Moulins à Saint-Germain-des-Fossés.
Saint-Germain à Gannat.
Gannat à Clermont.
Clermont à Arvant.
Arvant à Saint-Georges-d'Aurac.
Saint-Georges-d'Aurac à Langogne.
Langogne à Prévenchères.
Cercy à Gilly.
Moulins à Gilly (inclusivement).
St-Germain-des-Fossés à La Palisse.
Saint-Germain à Courty.
Courty à Pont-de-Dore.
Clermont à Pont-de-Dore.
Pont-de-Dore à Ambert.
Courty à Chabreloche (inclusivement).
Saint-Georges-d'Aurac au Puy.
Le Puy à Fraisse-Unieux.
Ambert à Arlanc.
La Voulte à Yssingeaux.

761 kilomètres.

5e *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. **Canat**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Grenoble.

Exploitation et traction. — M. **Primat**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Grenoble.

Lignes de :

Bellegarde à la Plaine.
Bellegarde à Annemasse.
Annemasse à Saint-Gingolph.
Virieu-le-Grand à Culoz.
Culoz à Bellegarde (inclusivement).
Virieu à Pressins.
Venissieux à Pressins.
Pressins à Chambéry.
Chambéry à Aix-les-Bains.
Culoz à Aix-les-Bains.
Aix-les-Bains à Annemasse.
La Roche-sur-Foron à Cluses.
Chambéry à Montmélian.
Montmélian à Modane et à la frontière.
Saint-Pierre-d'Albigny à Moutiers.
Grenoble à Montmélian.
Saint-André-le-Gaz à Rives.
Saint-Rambert-d'Albon à Rives.
Rives à Moirans.
Moirans à Grenoble.
Moirans à Saint-Paul-lès-Romans.
Saint-Georges-de-Commiers à Veynes.
Grenoble à Saint-Georges-de-Commiers.
Veynes à Briançon.
Veynes à Pont-de-Chabestan.
Saint-Georges-de-Commiers à La Mure.
Allevard au Cheylas.

1.124 kilomètres.

6e *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. **Faure**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Montpellier.

Exploitation et traction. — M. **Mettrier**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Montpellier.

Lignes de :

Prévenchères à Alais.
Alais à Mas-des-Gardies.
Mas-des-Gardies à Lézan.
Lézan à Anduze.
Lézan à Quissac.
Quissac au Vigan.
Quissac à Sommières.
Sommières aux Mazes-le-Crès.
Les Mazes-le-Crès à Montpellier.
Montpellier à Cette.
Le Teil à L'Ardoise.
L'Ardoise à Remoulins.
Remoulins à Saint-Julien-de-Cassagnas.
Saint-Julien-de-Cassagnas à Robiac.
Robiac-Bessèges-La Valette.
Le Teil à Robiac.
Vogüé à Nieigles-Prades.
Saint Julien-de-Cassagnas au Martinet.
Saint-Julien-de-Cassagnas à Alais.
Alais à L'Ardoise.
Uzès à Nozières.
Mas-des-Gardies à Nozières.
Nozières à Nîmes.
Nîmes à Remoulins.
La Foux à Beaucaire.
Grézan à Tarascon (exclusivement).
Nîmes à Lunel.
Lunel à Arles (exclusivement).
Le Cailar à Saint-Cézaire.
Sommières à Saint-Cézaire.
Sommières à Gallargues.
Aimargues à Aigues-Mortes.
Lunel aux Mazes-le-Crès.

854 kilomètres.

7e *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — **M. Leclerc de Pulligny**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Marseille.
Exploitation et traction. — **M. Seligman-Lui**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Marseille.

Lignes de :

La Palud à Sorgues.
Sorgues à Avignon.
Avignon à Tarascon.
Tarascon à Arles.
Arles à Miramas.
Miramas à Rognac.
Rognac à Marseille.
Marseille à Aubagne.
Aubagne à La Pauline.
La Pauline à Carnoules.
Carnoules aux Arcs.
Les Arcs à Saint-Raphaël.
Saint-Raphaël à Cannes.
Cannes à Vintimille.
Pont de Chabestan à Saint-Auban.
Saint-Auban à Digne.
Saint-Auban à Pertuis.
Pertuis à Cheval-Blanc.
Cheval-Blanc à Cavaillon.
Cavaillon à Avignon.
Cavaillon à Apt.
Sorgues à Carpentras.
Cheval-Blanc à Miramas.
Pertuis à Aix.
Rognac à Aix.
Aix à Gardanne.
Gardanne à Marseille.
Aubagne à Valdonne.
Gardanne à Carnoules.
La Pauline aux Salins.
Les Arcs à Draguignan.
Cannes à Grasse.
Arles à Saint-Louis-du-Rhône.
Apt à Saint-Maime.

Volx à Forcalquier.
La Blancarde au Prado.
Meyrargues à Draguignan.
Draguignan à Nice.
Puget-Théniers à Colomars.
Digne à Saint-André.

1.375 kilomètres.

Décision du 13 juillet. — M. **Peschard** (Léon), Conducteur de 1re classe à Louviers, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Nord-Est du service ordinaire du département de l'Eure, en remplacement de M. **Caldagués**, appelé à un autre service.

Idem. — M. **Bret**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Évreux, est chargé de l'intérim du 4e arrondissement (Ligne de Saint-Pierre-Louviers aux Andelys) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Cordier**, en remplacement de M. **Caldagués**.

Arrêté du 17 juillet. — Les arrondissements d'Ingénieur ordinaire, entre lesquels sont répartis le service du Contrôle de la voie et des bâtiments et le service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer de l'Ouest et de Ceinture sont organisés comme il suit :

1er *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. **Deslandres**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Paris.

Exploitation et traction. — M. **Janet**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Paris.

Chemins de fer de grande et de petite Ceintures.

Lignes de banlieue du réseau de l'Ouest.

Lignes de :

Paris à Saint-Pierre-du-Vauvray (exclusivement).
Mantes à Serquigny (exclusivement).
Saint-Cyr à Surdon (inclusivement).
Versailles à La Loupe (inclusivement).
Achères à Pontoise.
Argenteuil à Mantes.
Dreux à Louviers (exclusivement).
Pacy à Vernon (inclusivement).
Évreux à Acquigny.
Louviers (exclusivement) à Elbeuf.
Elbeuf à Grand-Couronne (exclusivement) et raccordement de la Londe.
Serquigny à Oissel (exclusivement).
Évreux à Glos.
Glos à Pont-Audemer (inclusivement).
Évreux à Dreux et à La Loupe.
Laigle à Conches et raccordement de Sainte-Marthe.
Dreux à Auneau.
Chartres à Dreux.
Alençon à Condé.
Mortagne à Laigle, à Sainte-Gauburge et à Mamers (exclusivement).
Raccordement de Surdon.

1.409 kilomètres.

2e *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. **Caillez**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Amiens.

Exploitation et traction. — M. **Badoureau**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Amiens.

Lignes de :

Pontoise à Dieppe.
Saint-Pierre-du-Vauvray (inclusivement) au Havre et à Dieppe.
Dieppe à Eu.
Gisors à Vernon (exclusivement) et à Pont-de-l'Arche.
Motteville à Clères, à Saint-Valéry et à Cany.
Beuzeville à Fécamp.
Harfleur à Montivilliers.
Saint-Pierre-du-Vauvray à Louviers (inclusivement).
Rouen (Orléans) à Grand-Couronne (inclusivement).
Barentin à Caudebec.
Beuzeville à Lillebonne.

1.466 kilomètres.

3e *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. **Barbé**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Caen.

Exploitation et traction. — M. **Herscher**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Caen.

Lignes de :

Serquigny (inclusivement) à Cherbourg.
Surdon (exclusivement) à Granville.
Pont-Audemer à Quetteville.
Lisieux à Honfleur et Trouville.
Mézidon à Trouville.
Caen à Dozulé.
Neuilly à Isigny.
Sainte-Gauburge à Mesnil-Mauger.
Échauffour à Bernay.
Lisieux à la Trinité-de-Réville.
Argentan à Mézidon.
Coulibœuf à Falaise et à Berjou.
Caen à La Chapelle-Anthenaise (exclusivement).
Vire à Saint-Lô et à Caen.
Lison à Pontorson (inclusivement).
Sottevast à Coutances.
La Haye-du-Puits à Carteret.
Alençon (exclusivement) à Domfront.
Briouze à Couterne.
Pré-en-Pail à Mayenne et Fougères (exclusivement.)
Mortain à Vire et à Avranches.

609 kilomètres.

4e *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. **Nanot**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, au Mans.

Exploitation et traction. — M. **Bernheim**, Ingénieur ordinaire des Mines, au Mans.

Lignes de :

La Loupe (exclusivement) au Mans, Rennes et Brest.
Le Mans à Surdon (exclusivement).
La Hutte à Mamers et à Sillé-le-Guillaume.
Vitré à Pontorson (exclusivement) et raccordement de Pontorson.
Rennes à Saint-Malo.
Pontorson (exclusivement) à Lamballe.
Miniac à La Gouesnière.
Dinan à Dinard.
Saint-Brieuc au Légué.
Plouaret à Lannion.
Morlaix à Roscoff.
Le Mans à Angers.
Sillé à Sablé.
Laval à Angers.
Sablé à Châteaubriant et Redon.
Segré à Nantes.
Chemazé à Craon.
Pouancé à Laval.
Châteaubriant à Saint-Nazaire et raccordement de Pont-Château.
Rennes à Redon.
Ploërmel à La Brohinière.
Saint-Brieuc à Pontivy.
Carhaix à Morlaix.
Châteaubriant à Rennes.
Martigné-Ferchaud à Vitré.

1.890 kilomètres.

Arrêté du 17 juillet. — Les arrondissements d'Ingénieur ordinaire, entre lesquels sont répartis le service du Contrôle de la voie et des bâtiments et le service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer de l'Est sont organisés comme il suit :

1er Arrondissement.

Voie et bâtiments. — M. **Getten**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Paris.
Exploitation et traction. — M. **Jozan**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Paris.

Lignes de :

Paris à Châlons (inclusivement).
Noisy-le-Sec (bifurcation) à Romilly (inclusivement).
Paris-Bastille à Verneuil et raccordement.
Bondy à Aulnay-les-Bondy (exclusivement).
Château-Thierry à La Ferté-Milon (inclusivement).
Épernay (bifurcation) à Reims.
Reims à Soissons (exclusivement).
Reims à Laon (exclusivement).
Châlons (bifurcation) à Reims (bifurcation).
Reims (bifurcation) à Givet et à la frontière belge vers Namur et Morialmé.
Saint-Hilaire à Sainte-Menehould (exclusivement).
Bazancourt à Challerange et raccordement.
Amagne à Apremont.
Sainte-Menehould (bifurcation) (exclusivement) à Challerange.
Hirson (bifurcation) (exclusivement) à Amagne.
Charleville à Hirson (exclusivement).
Vireux (bifurcation) à la frontière belge vers Mariembourg.

Lagny à Villeneuve-le-Comte.
Mézy à Romilly.
Oiry à Romilly.
Gretz (bifurcation) à Sézanne.
Verneuil à Marles.
Longueville à Provins.
Flamboin (bifurcation) à Montereau (exclusivement.)

1.375km,097.

2e *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. Hémardinquer, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Nancy.

Exploitation et traction. — M. Cousin, Ingénieur ordinaire des Mines, à Nancy.

Lignes de :

Châlons (exclusivement) à la frontière vers Strasbourg.
Vitry-le-François à Blesme.
Resigny à Sainte-Menehould (bifurcation) (inclusivement).
Lérouville à Sedan (Pont-Maugis).
Remilly à Raucourt.
Sainte-Menehould (inclusivement) à la frontière vers Metz, et raccordement.
Frouard à la frontière vers Metz.
Pompey à Nomény et raccordement.
Champigneulles à la frontière vers Château-Salins.
Champigneulles à Jarville.
Conflans-Jarny (bifurcation) à Pagny-sur-Moselle (bifurcation).
Ouville (bifurcation) à Thiaucourt.
Conflans-Jarny à Briey.
Valleroy (bifurcation) à Homécourt.
Longuyon (bifurcation) à Conflans-Jarny (bifurcation).
Charleville (Mohon, bifurcation) (exclusivement) à la frontière vers Thionville et raccordement.
Montmédy (bifurcation) à la frontière belge et raccordement.
Longuyon (bifurcation) à la frontière belge.
Longwy (bifurcation) à Villerupt.
Mont-Saint-Martin (bifurcation) à la frontière luxembourgeoise.
Gorcy à la frontière belge.
Blesme (bifurcation) à Saint-Dizier (exclusivement).
Revigny (bifurcation) à Saint Dizier (exclusivement) et raccordements.
Nançois-le-Petit à Neufchâteau (bifurcation) (inclusivement).
Gondrecourt (inclusivement) à Sorcy et raccordement.
Neufchâteau à Pagny-sur-Meuse.
Toul à Frenelle-la-Grande.
Neufchâteau à Barisey-la-Côte.
Nancy (Jarville) à Mirecourt (bifurcation) et raccordement.
Embranchement de la gare de Neuves-Maisons au canal de l'Est.
Blainville (bifurcation) à Épinal (2e bifurcation) (inclusivement).
Mont-sur-Meurthe à Gerbéviller.
Lunéville (bifurcation) à Saint-Dié.
Baccarat à Badonviller.
Arches à Saint-Dié.
Laveline à Gérardmer.
Saint-Léonard à Fraize.
Épinal (bifurcation) à Neufchâteau (bifurcation).
Épinal (bifurcation) à Bussang.
Remiremont (bifurcation) à Cornimont.

1.564km,635.

3ᵉ *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. **Baratte**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Troyes.

Exploitation et traction. — M. **Collot**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Chaumont.

Lignes de :

Romilly (exclusivement) à la frontière vers Mulhouse.
Bricon à Chaumont.
Sens-Lyon (exclusivement) à Châlons (exclusivement) et raccordement.
Fère-Champenoise (exclusivement) à Vitry-le-François (exclusivement).
Saint-Florentin-Lyon (exclusivement) à Troyes (bifurcation) et raccordement.
Saint-Julien (bifurcation) à Brienne (bifurcation).
Valentigny (bifurcation) à Vitry-le-François (bifurcation) (exclusivement).
Jessains à Éclaron (bifurcation).
Saint-Dizier (inclusivement) à Wassy.
Wassy à Doulevant-le-Château.
Saint-Dizier à Chaumont (bifurcation.)
Montiérender à Gondrecourt (exclusivement) et raccordement.
Bologne (bifurcation) à Neufchâteau (bifurcation) (exclusivement).
Troyes (bifurcation) à Sainte-Colombe (bifurcation) (exclusivement).
Châtillon-sur-Seine (inclusivement) à Bricon (bifurcation).
Langres à Andilly.
Poinson-Beneuvre à Langres-Marne.
Châtillon-sur-Seine (bifurcation) à Is-sur-Tille (inclusivement).
Is-sur-Tille à Chalindrey (bifurcation).
Chalindrey (bifurcation) à Gray (inclusivement).
Is-sur-Tille à Gray.
Chalindrey (bifurcation) à Hymont (bifurcation) (exclusivement).
Merrey à Neufchâteau (bifurcation) (exclusivement).
Vitrey (bifurcation) à Bourbonne.
Jussey à Darnieulles (exclusivement) et raccordements.
Épinal (bifurcation) (exclusivement) à Port-d'Atelier (bifurcation).
Aillevillers (bifurcation) à Plombières.
Aillevillers (bifurcation) à Faymont.
Aillevillers (bifurcation) à Lure (bifurcation).
Vaivre (bifurcation) à Gray (bifurcation).
Bas-Évette à Giromagny.
Belfort (bifurcation) à Morvillars (bifurcation) (exclusivement).

1.741^{km},345.

Arrêté du 17 *juillet* 1893. — Les arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels sont répartis le service du Contrôle de la voie et des bâtiments et le service du Contrôle de l'exploitation et de la traction du chemin de fer de Paris à Orléans, sont organisés comme il suit :

I. *Voie et bâtiments.* — 1ᵉʳ *Arrondissement.*

M. **Rousseau**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Paris.

Lignes de :

Paris à Orléans-les-Aubrais (inclusivement).
Orléans à Châteauroux (inclusivement).
Vierzon à Saincaize (Bourges, inclusivement).
Auneau (exclusivement) à Étampes.
Issoudun à Saint-Florent (exclusiv.).
Paris à Sceaux et à Limours.
Orléans à Malesherbes.
Orléans à Montargis.
Orléans à Gien.
Bourges à Beaune-la-Rolande.
Argent à Gien.
Bourges (exclusivement) à Cosne.

863 kilomètres.

2e *Arrondissement.*

M. **Gauthier**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Tours.

Lignes de :

Tours (inclusivement) à Brétigny (exclusivement).
Tours au Mans.
Tours à Orléans-les-Aubrais (exclusivement).
Tours à Vierzon (exclusivement).
Villefranche-sur-Cher à Blois (exclusivement).
Tours à Châteauroux (exclusivement).
Tours à Poitiers (exclusivement).

820 kilomètres.

3e *Arrondissement.*

M. **Moissenet**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Nantes.

Lignes de :

Nantes (inclusivement) à Landerneau.
Savenay à Saint-Nazaire.
Saint-Nazaire au Croisic et à Guérande.
Questembert à Ploërmel.
Auray à Quiberon.
Auray à Pontivy.
Rospordeu à Concarneau.
Quimper à Pont-l'Abbé.
Quimper à Douarnenez.
Nantes (exclusivement) à Tours (exclusivement).
Nantes à Châteaubriant.
Angers à La Flèche.
Saumur à La Flèche.
La Flèche à Sablé et à La Suze.
Aubigné à La Flèche.

1.020 kilomètres.

4e *Arrondissement.*

M. **Draux**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Limoges.

Lignes de :

Port-de-Piles (exclusivement) à Argenton (exclusivement).
Châtellerault (exclusivement) à Tournon-Saint-Martin.
Poitiers au Blanc.
Montmorillon au Blanc.
Saint-Benoît (exclusivement) à Bersac (exclusivement).

Angoulême à Limoges (exclusivement).
Le Quéroy à Thiviers (exclusivement).
Confolens à Excideuil.
Saillat à Bussière-Galant (exclusivement).
Civray à Lussac-les-Châteaux (exclusivement).
Limoges (inclusivement) à Nexon (inclusivement).
Nexon à Brive (inclusivement).
Limoges à Brive par Uzerche.
Limoges à Meymac.
Brive à Eygurande (exclusivement).
Limoges au Dorat (exclusivement).
Périgueux à Nexon (exclusivement).
Périgueux à Brive.
Périgueux à Agen.
Périgueux à Coutras.
Périgueux à Ribérac.
Bergerac à Ribérac.
Le Buisson à Cazoulès.
Libos à Cahors.
Penne à Villeneuve-sur-Lot.
Châteauroux à Limoges.
Saint-Sulpice-Laurière à Guéret (inclusivement).
Guéret à Saint-Sébastien.
Vieilleville à Bourganeuf.

2.012 kilomètres.

5e *Arrondissement.*

M. **Bernis**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Bordeaux.

Lignes de :

Bordeaux à Angoulême.
Bordeaux à La Sauve.
Raccordement des réseaux d'Orléans et du Midi à Bordeaux.
Libourne à Bergerac (inclusivement).
Bergerac à Marmande.
Angoulême (inclusivement) à Poitiers (exclusivement).

414 kilomètres.

6e *Arrondissement.*

M. **Le Cornec**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Toulouse.

Lignes :

Brive (exclusivement) à Cahors (inclusivement).
Brive à Capdenac (inclusivement).
Capdenac à Rodez.
Viviez à Decazeville.
Cahors à Capdenac.
Capdenac à Arvant.
Souillac à Aurillac.
Capdenac à Toulouse.
Cahors (exclusivement) à Montauban.
Lexos à Montauban.
Tessonnières à Albi et raccordement avec la ligne de Carmaux.

891 kilomètres.

7e *Arrondissement.*

M. **Tavera**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Clermont-Ferrand.

Lignes de :

Clermond-Ferrand à Eygurande (inclusivement).
Eygurande à Montluçon (exclusivement).
Eygurande à Miécaze (exclusivement).
Gannat à Montluçon.
Lapeyrouse à Saint-Éloi.
Châteauroux à Montluçon (inclusiv.).
Bourges (exclusivement) à Montluçon).
Châteaumeillant à La Guerche (exclusivement).
Sancoins à Lapeyrouse (exclusivement).
Montluçon à Moulins.
Doyet à Bézenet.
Guéret à Montluçon (exclusivement).
Busseau-d'Ahun à Felletin.
Urciers à Lavaud-Franche.

1.000 kilomètres.

II. *Exploitation et traction.* — 1er *Arrondissement.*

M. **Nadal**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Orléans.

Lignes de :

Paris à Sceaux et à Limours.
Paris à Vierzon et à Châteauroux (exclusivement).
Brétigny à Châteaudun (exclusivement).
Orléans à Malesherbes.
Orléans à Montargis.
Orléans à Gien.
Orléans à Blois (inclusivement).
Blois à Villefranche-sur-Cher (exclu-vement).
Vierzon à Saincaize.
Bourges à Montluçon (exclusivement).
Beaune-la-Rolande à Bourges.
La Guerche à Châteaumeillant.
Sancoins à Lapeyrouse.

1.217 kilomètres.

2e *Arrondissement.*

M. **Genty**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Tours.

Lignes de :

Tours à Blois (exclusivement).
Tours à Châteaudun (inclusivement).
Tours à Vierzon (exclusivement).
Tours à Châteauroux (exclusivement).
Tours à Poitiers (inclusivement).
Tours au Mans.
Tours à Saint-Patrice (inclusivement).
Poitiers au Blanc et à Argenton (exclusivement).
Port-de-Piles au Blanc.
Châtellerault à Tournon-Saint-Martin.
Montmorillon au Blanc.

901 kilomètres.

3e *Arrondissement.*

M. **Cheguillaume**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Nantes.

Lignes de :

Saint-Patrice (inclusivement) à Landerneau.
Aubigné à La Flèche.
Nantes à Châteaubriant.
Savenay à Saint-Nazaire.
Saint-Nazaire au Croisic et à Guérande.
Questembert à Ploërmel.
Auray à Quiberon.
Auray à Pontivy.
Rosporden à Concarneau.
Angers à La Flèche.
Saumur à La Flèche.
Quimper à Pont-l'Abbé.
Quimper à Douarnenez.
La Flèche à Sablé et à La Suze.

989 kilomètres.

4e *Arrondissement.*

M. **Nouailhac**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Limoges.

Lignes de :

Limoges à Châteauroux (inclusivement).
Châteauroux à Montluçon (exclusivement).
Champillet-Urciers à Lavaud-Franche.
Saint-Sébastien à Guéret.
Saint-Sulpice-Laurière à Montluçon (exclusivement).
Vieilleville à Bourganeuf.
Busseau-d'Ahun à Felletin.
Saint-Benoît (exclusivement) à Bersac.
Limoges au Dorat.
Limoges à Meymac (exclusivement).
Limoges à Brive (exclusivement) par Uzerche.
Nexon à Brive (exclusivement).
Limoges à Angoulême (exclusivement).
Saillat à Bussière-Galant.
Le Quéroy à Thiviers.
Confolens à Roumazières.
Limoges à Agen.
Périgueux à Brive (exclusivement).
Siorac à Cazoulès (exclusivement).
Monsempron-Libos à Cahors (exclusivement).
Penne à Villeneuve-sur-Lot.

1.624 kilomètres.

5e *Arrondissement.*

M. **Brisse**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Bordeaux.

Lignes de :

Poitiers (exclusivement) à Bordeaux.
Saint-Saviol à Lussac-les-Châteaux (exclusivement).
Coutras à Périgueux (exclusivement).
Périgueux à Ribérac.
Ribérac à Marmande.
Libourne au Buisson.
Bordeaux à La Sauve.

676 kilomètres.

6e *Arrondissement.*

M. **Verlant**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Toulouse.

Lignes de :

Brive (inclusivement) à Montauban.
Brive (inclusivement) à Toulouse.
Souillac à Saint-Denis près Martel et à Viescamp-sur-Jalles.
Figeac à Aurillac (exclusivement).
Cahors à Capdenac.
Capdenac à Rodez.
Viviez à Decazeville.
Lexos à Montauban.
Tessonnières à Albi et raccordement avec la ligne de Carmaux.

780 kilomètres.

7e *Arrondissement.*

M. **de Béchevel**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Clermont-Ferrand.

Lignes de :

Montluçon (inclusivement) à Gannat.
Commentry à Moulins.
Clermont à Brive (exclusivement).
Eygurande à Miécaze.
Arvant à Aurillac (inclusivement).
Montluçon à Eygurande.
Chemin de fer industriel de Montluçon à Commentry et à Montvicq.

675 kilomètres.

Arrêté du 17 *juillet* 1893. — Les arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels sont répartis le service du Contrôle de la voie et des bâtiments et le service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer du Midi, sont organisés comme il suit :

1er *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. **Bernis**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Bordeaux.

Exploitation et traction. — M. **Brisse**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Bordeaux.

Lignes de :

Bordeaux au Verdon (chemin de fer du Médoc).
Raccordement des réseaux d'Orléans et du Midi, à Bordeaux.
Bordeaux à Cette (section de Bordeaux à Marmande) (inclusivement).
Langon à Bazas.
Marmande à Casteljaloux.
Bordeaux à Irun.
Lamothe à Arcachon.
Dax à Puyôo.
Morcenx à Tarbes.
Mont-de-Marsan à Roquefort.
Mont-de-Marsan à Saint-Sever.
Toulouse à Bayonne (section de Tarbes inclus à Bayonne).
Tarbes à Bagnères-de-Bigorre.
Lourdes à Pierrefitte.
Pau à Oloron.
Buzy à Laruns.
Puyôo à Mauléon.
Autevielle à Saint-Palais.
Bayonne à Ossès.

1.038km,667.

2e *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. **Le Cornec**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Toulouse.
Exploitation et traction. — M. **Verlant**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Toulouse.

Lignes de :

Bordeaux à Cette [section de Marmande (exclusivement) à Carcassonne (exclusivement)].
Port-Sainte-Marie à Eauze.
Nérac à Mézin.
Agen à Vic-Bigorre (exclusivement).
Toulouse à Auch.
Castelnaudary à Carmaux.
Montauban à Bédarieux [section de Montauban à Castres (inclusivement)].
Toulouse à Bayonne [section de Toulouse à Tarbes (exclusivement)].
Portet-Saint-Simon à Ax.
Boussens à Saint-Girons.
Montréjeau à Bagnères-de-Luchon.

1.122km,220.

3e *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. **Faure**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Montpellier.
Exploitation et traction. — M. **Mettrier**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Montpellier.

Lignes de :

Bordeaux à Cette [section de Carcassonne (exclusivement) à Cette].
Carcassonne à Quillan.
Moux à Cannes.
Narbonne à Bize.
Agde à Lodève et raccordements de Vias.
Cette à Montbazin.
Montauban à Bédarieux [section de Castres (exclusivement) à Bédarieux].
Narbonne à la frontière d'Espagne.
Perpignan à Prades.
Elne à Céret.
Béziers à Neussargues.
Faugères à Montpellier.
Latour à Estréchoux et ancienne ligne de Graissessac.
Tournemire à Saint-Affrique.
Séverac-le-Château à Rodez.
Le Monastier à Mende.

1.021km,219.

Arrêté du 18 juillet. — M. **Schoendoerffer**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département du Jura et d'un service de chemins de fer, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Du Boys**, mis en congé pour affaires personnelles, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Haute-Savoie ;

2° Service des chemins de fer de La Roche à Cluses, de Cluses à Chamonix et à la frontière Suisse et d'Albertville à Annecy.

Arrêté du 18 *juillet.* — M. **Barrand**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Besançon, au service ordinaire du département du Doubs et à un service de chemins de fer, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Schoendoerffer**, savoir :

1° Service ordinaire du département du Jura ;

2° Service des chemins de fer de Lons-le-Saunier à Champagnole, Champagnole à Tancua, Dôle à Poligny, Saint-Claude à La Cluse et de Lons-le-Saunier à Saint-Jean-de-Losne.

M. **Barrand** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Briotet**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Soissons, au service ordinaire du département de l'Aisne, est attaché, à la résidence de Lille, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais et au service hydrométrique des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser, en remplacement de M. **Stoclet**, appelé à un autre service.

Décret du 20 *juillet.* — Une chaire d'Électricité appliquée est créée à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Arrêté du 21 *juillet.* — M. **Faure** (Camille), Ingénieur ordinaire de 2e classe, appelé à la résidence de Montpellier à dater du 1er juillet 1893, reste chargé à cette résidence, du 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Renardier** (Ligne de Tournemire au Vigan — section comprise dans le département de l'Aveyron).

Idem. — Le service des formes de radoub des bassins de la citadelle et de l'Eure est distrait du 2e arrondissement du service maritime — 1re section du département de la Seine-Inférieure et rattaché au 1er arrondissement.

Idem. — M. **Ducrocq**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, à la résidence du Havre, du 2e arrondissement du service maritime — 1re section du département de la Seine-Inférieure, est chargé du 1er arrondissement du même service, en remplacement de M. **Desprez**, appelé à une autre destination.

Idem. — M. **Godard** (Louis), Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence d'Honfleur, au service ordinaire et maritime du département du Calvados, est chargé du 2e arrondisse-

ment du service maritime — 1re section, du département de la Seine-Inférieure, en remplacement de M. **Ducrocq.**

Arrêté du 22 *juillet.* — MM. **Massenet**, Ingénieur ordinaire, et **Brazier**, Conducteur des Ponts et Chaussées à Bayonne, précédemment attachés au Contrôle des chemins de fer du Midi, restent chargés, sous les ordres de l'Ingénieur en Chef du Contrôle de la voie et des bâtiments de ce réseau, du service des travaux d'assainissement des barthes de Sames, Guiche et Bardos (ligne de Toulouse à Bayonne).

Idem. — Le service du Contrôle du canal du Midi, de Toulouse à Cette, qui fait partie du 9e arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées et le service du Contrôle du canal latéral à la Garonne, de Toulouse à Castets, qui fait partie du 11e arrondissement, sont rattachés à la Direction du Contrôle des chemins de fer du Midi.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

4 *juillet* 1893. — M. **Fourcade** (Jean), Commis, Concours de 1884, n° 170, Ariége, service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Foix.

Idem. — M. **Peyré** (Pierre), Commis, Concours de 1884, n° 152, Ariége, service des études et travaux du chemin de fer de Pamiers à Limoux.

Idem. — M. **Heurté** (Georges), Commis, Concours de 1885, n° 85, Côtes-du-Nord, service ordinaire.

5 *juillet.* — M. **Cazanave** (Jean), Commis, Concours de 1884, n° 180, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.

Idem. — M. **Ferras** (Victor), Concours de 1885, n° 37, Tarn, service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique.

10 *juillet.* — M. **Delahaye** (Edmond), Commis, Concours de 1885, n° 102, Seine-Inférieure, service de la navigation de la Seine — 4e section.

Idem. — M. **Dauteroche** (Edouard), Commis, Concours de 1884, n° 157, Loire, service ordinaire.

17 *juillet.* — M. **Castéra** (Raymond), Commis, Concours de 1884, n° 106, Gers, service ordinaire.

21 *juillet.* — M. **Hugues** (Urbain), Commis, Concours de 1885, n° 13, Vaucluse, service ordinaire.

2° AVANCEMENTS.

Arrêté du 25 *juillet* 1893. — Est élevé de 3.200 à 3.600 francs le traitement des conducteurs principaux des Ponts et Chaussées dont les noms suivent :

MM.		
Brissaud	Contrôle des travaux neufs et d'entretien du réseau du Midi	Lot-et-Garonne.
Minville	Service vicinal	Seine.
Mouly	Service ordinaire	Aveyron.
Hourdon	Navigation de la Seine (3e section)	Seine-Inférieure.
Vernet (Ferdinand)	Service ordinaire	Hérault.
Estingoy (Barthélemy)	id.	Haute-Garonne.
Cloître	Service maritime	Vendée.
Descamps (Adrien)	Navigation de la Seine (4e section)	Seine-Inférieure.
Morin (Louis)	Service municipal de la ville de Paris	Seine.
Haghe	Service ordinaire (f. f. d'ing. ord. à Bar-sur-Aube)	Aube.
Marsilj	Service maritime	Corse.
Bouillon	id.	Finistère.
Roger (Auguste)	Contrôle des travaux neufs et d'entretien du réseau d'Orléans	Indre-et-Loire.
Chevennement	Canal du Rhône au Rhin	Doubs.
Guibourgé (Alfred)	Service municipal de la ville de Paris	Seine.
Schuster	Service de l'hydraulique agricole	Gironde.
Quignon (Jean)	Service municipal de la ville de Paris	Seine.
Renou (Félix)	Chemins de fer (M. **Faure**)	Indre-et-Loire.
Paradis (Jean)	F. f. d'ingénieur ordinaire à Florac	Lozère.
Mabilat	Chemins de fer (M. **Lethier**)	Loiret.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juillet 1893.

Arrêté du 25 *juillet* 1893. — Sont promus au grade de Conducteur principal des Ponts et Chaussées les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 1re classe dont les noms suivent :

	MM.		
Ancienneté	**Michaud** (Eugène)	Service ordinaire	Haute-Savoie.
Choix.	**Letellier** (Octave)	Navigation de la Seine (4e section)	Seine-Inférieure.
id.	**d'Aure de Lyas**	Service ordinaire	Haute-Garonne.
id.	**Gaudriot**	Service vicinal	Seine.
id.	**Lepage** (Amédée)	Service ordinaire	Meuse.
Ancienneté	**Bouquillon**	id.	Ardennes.
Choix.	**Debaker**	Service maritime	Nord.
id.	**Tanon-Pélissier**	Service ordinaire et Cie P.-L.-M.	Isère.
id.	**Garnier** (Ad.)	id. et canal de l'Est	Vosges
id.	**Matet**	Chemins de fer (M. **Drouet**)	Basses-Pyrénées.
Ancienneté	**Troude**	Service maritime	Pas-de-Calais.
Choix.	**Tollet** (Henri)	F. f. d'ingénieur ordinaire, à Thiers	Puy-de-Dôme.
id.	**Martin** (J.)	Chemins de fer (M. **Daigremont**)	Puy-de-Dôme.
id.	**Collet**	Canal de la Marne au Rhin	Meurthe-et-Moselle
id.	**Dubois** (Jean)	Service ordinaire	Cher.
Ancienneté	**Réveilhac**	id.	Cantal.
Choix.	**Lelong** (Ad.)	Navigation de la Seine (4e section)	Seine-Inférieure.
id.	**Bourgeois**	Service municipal de Paris	Seine.
id.	**Ruello** (Victor)	Service ordinaire	Côtes-du-Nord.
id.	**Leprest**	id.	Aisne.
Ancienneté	**Nouailhac**	id.	Drôme.
Choix.	**Delmas** (J.)	Voirie départementale	Gironde.
id.	**Roty**	Service municipal de Paris	Seine.
id.	**Pellissier** (Em.)	Service ordinaire	Alger-Est.
id.	**Colliard**	Canaux d'Orléans et de Briare	Loiret.
Ancienneté	**Bautes**	Service ordinaire	Aude.
Choix.	**Dellestable**	Contrôle des trav. neufs du réseau du Midi.	Seine.
id.	**Lauzin**	Navigation de la Garonne	Lot-et-Garonne.
id.	**Soyer** (Josias)	Navigation de la Loire (3e section)	Eure-et-Loir.
id.	**Plusjaud**	Service maritime	Gironde.
Ancienneté	**Goyard**	Navigation du Rhône	Rhône.
Choix.	**Grillon**	Service ordinaire	Calvados.
id.	**Troadec**	Contrôle des trav. neufs du rés. de l'Ouest.	Finistère.
id.	**Lachaise**	Service ordinaire	Charente.
id.	**Jean** (Ad.)	Navigation de la Marne	Aisne.
Ancienneté	**Betbeder**	Service maritime	Basses-Pyrénées.
Choix.	**Fessol**	Canal du Rhône au Rhin	Doubs.
id.	**Guerrin** (Alexandre)	Navigation du Rhône	Rhône.
id.	**Bernard** (Romain)	Service ordinaire	Constantine.
id.	**Rottée**	Service vicinal	Seine.
Ancienneté	**Renault** (Alphonse)	Service ordinaire	Constantine.
Choix.	**Desperret**	Chemins de fer (M. **Reynès**)	Pyrénées-Orientles
id.	**Colin** (Octave)	Canal de l'Est (branche Nord)	Ardennes.
id.	**Barré** (Louis)	Service ordin. et ch. de fer (M. **Gruson**).	Nord.
id.	**Balland** (Léon)	Service municipal de Paris	Seine.
Ancienneté	**Sayous**	Service ordinaire	Deux-Sèvres.
Choix.	**Hugot**	Compagnie de Fives-Lille	Rép. Argentine.
id.	**Gay** (Albert)	F. f. d'ingénieur ordinaire, à Prades	Pyrénées-Orientles.
id.	**Peyrieux**	Travaux publics de la Régence	Tunisie.
id.	**Bizet**	Service ordinaire	Orne.
Ancienneté	**Broussous** (Louis)	id.	Lozère.

	MM.		
Choix.	**Clément** (Achille). . . .	Service central des phares et balises. . .	Seine.
id.	**Beauhaire**.	Contr. de l'expl. techn. du réseau de l'Etat.	Seine.
id.	**Puech**	F. f. d'ingénieur ordinaire, à Aurillac . .	Cantal.
id.	**Martin** (Théophile) . . .	Service maritime.	Charente-Infér[e]
Ancienneté	**Collot**.	Service ordinaire	Haute-Saône.
Choix.	**Wallart**	id.	Var.
id.	**Gardie** (Laurence). . . .	id.	Saône-et-Loire.
id.	**Roulier**	Navigation de l'Yonne	Yonne.
id.	**Fleury** (Em.).	Contrôle des trav. neufs du réseau de l'Est.	Seine.
Ancienneté	**Chéron**.	Service ordinaire	Marne.
Choix.	**Albouy** (Antoine)	id.	Aude.
id.	**Morange**.	id.	Puy-de-Dôme.
id.	**Castéras**.	Chemins de fer (M. **Proszynski**)	Ariège.
id.	**Noirot**.	Navigation de la Saône	Haute-Saône.
Ancienneté	**Besnard** (Aug.).	Service ordinaire	Sarthe.
Choix.	**Lavigne**.	id.	Ain.
id.	**Chevallier** (Jules). . . .	Service municipal de Paris.	Seine.
id.	**Poux**.	Travaux publics de la Régence.	Tunisie.
id.	**Plateau** (Ch.)	Service ordinaire	Alger-Ouest.
Ancienneté	**Bouche**.	Chemins de fer (M. **Lordereau**). . . .	Eure-et-Loir.
Choix.	**Lorgeré**.	Service ordinaire.	Côtes-du-Nord.
id.	**Abadie** (Brice).	id.	Gers.
id.	**Borgne**.	id.	Oise.
id.	**Poteaux**.	Chef de division à la préfecture.	Manche.
Ancienneté	**Deluy**.	Service ordinaire	Var.
Choix.	**Roussel** (Charles)	id.	Marne.
id.	**Rocque**.	id. F. f. d'ingén. ordinaire.	Var.
id.	**Duvic**.	Canal de l'Est (branche Sud)	Vosges.
id.	**Chatenet**.	Service municipal de Paris.	Seine.
Ancienneté	**Borel** (Am.).	Service ordinaire	Puy-de-Dôme.
Choix.	**Morénas**.	id.	Vaucluse.
id.	**Alexandre** (Léon). . . .	Secrétariat du Conseil général des mines.	Seine.
id.	**Gauthier** (Gust.-Ch.) . . .	Service municipal de Paris	Seine.
id.	**Greffe**	Service ordinaire	Drôme.
Ancienneté	**Thébaud**.	Chemins de fer (M. **Pasqueau**).	Seine.
Choix.	**Pécastaing**	Service maritime	Landes.
id.	**Bussière**.	Chemins de fer (M. **Pihier**).	Dordogne.
id.	**Esbaupin**	Service ordinaire	Allier.
id.	**Lagatu**.	Chemins de fer (M. **de Préaudeau**). . .	Gironde.
Ancienneté	**Faure** (Ph.)	Service ordinaire	Isère.
Choix.	**Gillet** (Octave).	Chemins de fer (M. **Pihier**)	Dordogne.
id.	**Bellavoine**	Service ordinaire	Somme.
id.	**Dubret**.	Contrôle des trav. neufs du réseau de l'Est.	Haute-Saône.
id.	**Veyres**.	Canal de Marans au Brault	Charente-Infr[e]
Ancienneté	**Lemercier** (Alfred). . . .	Voies navig. du Nord et du Pas-de-Calais.	Nord.
Choix.	**Mignan**	Service marit. et ch. de fer (M. **Perrin**).	Manche.
id.	**Lamy** (Georges)	Service ordinaire	Seine.
id.	**Valadon**.	Navigation de la Sèvre	Deux-Sèvres.
id.	**Haeuw** (Ernest).	Service maritime	Nord.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juillet 1893.

Arrêté du 25 *juillet* 1893. — Sont élevés à la 1[re] classe de leur grade les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 2[e] classe dont les noms suivent :

	MM.		
Ancienneté	**Devillechenoux**	Service ordinaire	Haute-Savoie.
id.	**Carvès**	Contrôle des trav. neufs du réseau P.-L.-M.	Loire.
Choix.	**Vadora**	Service ordinaire	Alpes-Maritimes.
id.	**Chevalier** (J.-B.)	Service maritime	Hérault.
Ancienneté	**Chédeville**	Service ordinaire	Aisne.
id.	**Morin** (Adrien)	Direction du contrôle du réseau de l'Est.	Seine.
Choix.	**Rocher** (Louis)	Canal latéral à la Loire	Loiret.
id.	**Mercier** (Edm.)	Chemin de fer (M. **Lethier**)	Cher.
id.	**Cossevin**	Service maritime	Charente-Infér[re].
Ancienneté	**Jondot** (Joseph)	Chemins de fer (M. **Tavernier**)	Rhône.
id.	**Veau** (Alexandre)	Services ordinaire et maritime	Charente-Infér[re].
Choix.	**Brasseur**	Service ordinaire	Seine-Inférieure.
id.	**Meyer** (Edmond)	id.	Seine.
id.	**Buisson**	id.	Isère.
Ancienneté	**Ségas**	id.	Lot-et-Garonne
id.	**Bocquenot**	Service municipal de Dijon	Côte-d'Or.
Choix.	**Frérot**	Navigation de la Loire (2[e] section)	Allier.
id.	**Guyomar** (J.)	Service ordinaire	Ille-et-Vilaine.
id.	**Rose** (Alfred)	Navigation entre la Belgique et Paris	Nord.
Ancienneté	**Louvel**	Service ordinaire	Orne.
id.	**Trilhe**	Chemins de fer (M. **Pettit**)	Landes.
Choix.	**Ponard**	Contrôle des trav. neufs du réseau P.-L.-M.	Doubs.
id.	**Carrié**	Service ordinaire	Basses-Pyrénées.
id.	**Pellier**	Navigation de la Mayenne et de l'Oudon.	Maine-et-Loire.
Ancienneté	**Dulocty**	Service ordinaire	Landes.
id.	**Couloy**	id.	Cher.
Choix.	**Béraud**	id.	Rhône.
id.	**Cransac**	id.	Tarn.
id.	**Albouy** (Mat.)	id.	Aveyron.
Ancienneté	**Servin**	id.	Manche.
id.	**Feillon**	id.	Haute-Garonne.
Choix.	**Mongy**	Service municipal de Lille	Nord.
id.	**Pivron**	Service ordinaire	Sarthe.
id.	**Abadie** (Hipp.)	id.	Hautes-Pyrénées.
Ancienneté	**Gauffre**	Service maritime	Hérault.
id.	**Durand** (Ef.)	Service ordinaire	Bouches-du-Rhône.
Choix.	**Segard**	id.	Indre-et-Loire.
id.	**Gross**	Canal de la Marne au Rhin	Meurthe-et-Moselle
id.	**Lataille**	id.	Meuse.
Ancienneté	**Deyris**	Service maritime	Landes.
id.	**Lubben**	Service ordinaire	Loire-Inférieure.
Choix.	**Delevaque**	id.	Pas-de-Calais.
id.	**Lemoine** (Alcide)	Canal de la Marne à la Saône	Haute-Marne.
id.	**Bosc**	Chemins de fer (M. **Pihier**)	Dordogne.
Ancienneté	**Ponteau**	Service ordinaire	Seine-et-Marne.
id.	**Gauthier** (Edouard)	id.	Isère.

	MM.		
Choix.	**Lambert** (Théophile)	Navigation de la Seine (3e section)	Seine-et-Oise.
id.	**Sonnet**	Service ordinaire	Calvados.
id.	**Haurie**	Contrôle de l'expl. techn. du réseau du Midi.	Seine.
Ancienneté	**Lamby**	Service ordinaire	Puy-de-Dôme.
id.	**Viviès**	id.	Ariége.
Choix.	**Le Trent**	Services ordinaire et maritime	Finistère.
id.	**Pellissier**	Canal du Rhône au Rhin	Doubs.
id.	**Compain**	Chemins de fer (M. **Faure**)	Cher.
Ancienneté	**Mars**	Service ordinaire	Oise.
id.	**Bonafos**	Service de l'hydraulique agricole	Pyrénées-Orientales.
Choix.	**Dayez**	Service ordinaire	Nord.
id.	**Beuque**	id	Constantine.
id.	**Bechtold**	Navigation de la Loire (4e section)	Loire-Inférieure.
Ancienneté	**Roniet**	Service ordinaire	Allier.
id.	**Biehlmann**	id.	Jura.
Choix.	**Hardy** (Louis)	Direction du contrôle du réseau de l'Est.	Seine.
id.	**Diot**	Canaux d'Orléans et de Briare	Loiret.
id.	**Beunat**	Canal de la Marne au Rhin	Meurthe-et-Moselle.
Ancienneté	**Vincent** (Joseph)	Service ordinaire	Meurthe-et-Moselle.
id.	**Cussinet**	id.	Yonne.
Choix.	**Borne-Bonet**	Domaine du canal de Suez	Égypte.
id.	**Schwach**	Navigation de la Saône	Saône-et-Loire.
id.	**Finat**	Canal du Nivernais	Nièvre.
Ancienneté	**Précigou**	Service ordinaire	Haute-Vienne.
id.	**Finel**	Navigation de la Seine (1re sect. 1re div.).	Seine-et-Marne.
Choix.	**Millot**	Service ordinaire	Côte-d'Or.
id.	**Guérin** (Pierre)	id.	Oise.
id.	**Cocu**	id.	Oise.
Ancienneté	**Nicoulaux**	id.	Vienne.
id.	**Girard** (Charles)	id.	Vienne.
Choix.	**Fontagné**	id. et ch. de fer (M. **Pettit**).	Landes.
id.	**Lacaze**	Chemins de fer (M. **Proszynski**)	Ariége.
id.	**Dupeyron**	id. (M. **Bouffet**)	Aude.
Ancienneté	**Delpech**	Navigation du Tarn	Tarn-et-Garonne.
id.	**Roumégous**	Service ordinaire	Tarn.
Choix.	**Decohorne**	id.	Vaucluse.
id.	**Eternack**	Chemins de fer (M. **Thoux**)	Meurthe-et-Moselle.
id.	**Delsaux**	Service vicinal	Nord.
Ancienneté	**Hue** (Léon)	Service ordin. et ch. de fer (M. **Lechalas**).	Seine-Inférieure.
id.	**Dembinski**	Service ordinaire	Ariége.
Choix.	**Le Pley**	id.	Calvados.
id.	**Sarrazin**	Chemins de fer (M. **Strohl**)	Gironde.
id.	**Estingoy**	Service ordinaire	Gers.
Ancienneté	**Carvin**	id.	Seine.
id.	**Ledoux** (Charles)	id.	Seine-Inférieure.
Choix.	**Bernatet**	Service maritime et contrôle des réseaux d'Orléans et du Midi	Gironde.
id.	**Philip**	Service ordinaire	Bouches-du-Rhône.
id.	**Charrier**	Canal de Nantes à Brest (1re section)	Loire-Inférieure.
Ancienneté	**Cheilan**	Service ordinaire	Basses-Alpes.
id.	**Dupont** (J.-M.)	id.	Ille-et-Vilaine.

	MM.		
Choix.	**Rocher** (Aug.)	Service ordinaire et ch. de fer (M. **Perrin**).	Orne.
id.	**Viollier**	Service ordinaire	Var.
id.	**Masson** (André)	id.	Eure-et-Loir.
Ancienneté	**Floirac**	Navigation du Lot	Lot.
id.	**Le Bolay**	Service ordinaire	Vendée.
Choix.	**Pichot**	id.	Mayenne.
id.	**Loiseau** (Paul)	id.	Loiret.
id.	**Fouré**	Contrôle des travaux neufs et d'entretien du réseau du Nord	Somme.
Ancienneté	**Deschamps** (Em.)	Canal de la Marne à la Saône	Haute-Marne.
id.	**Vial** (Joseph)	Service ordinaire	Vaucluse.
Choix.	**Ticher**	Canal de l'Est (branche Nord)	Meuse.
id.	**Tupigny**	Contrôle des travaux neufs et d'entretien du réseau du Nord	Aisne.
id.	**Costesèque**	Service ordinaire	Philippeville.
Ancienneté	**Moulin** (Ant.)	id.	Haute-Loire.
id.	**Merle** (H.)	Navigation du Rhône	Rhône.
Choix.	**Anglade**	Travaux publics de la Régence	Tunisie.
id.	**Bazin** (Alexandre)	Service ordinaire	Seine-et-Marne.
id.	**Danne**	Chemins de fer (M. **Berthet**)	Seine-et-Oise.
Ancienneté	**Gaveau**	Canal de Bourgogne	Côte-d'Or.
id.	**Bouché** (Pierre)	Navigation de la Garonne	Lot-et-Garonne.
Choix.	**Gras**	Administration des chemins de fer de l'État	Charente-Inférre.
id.	**Desgouttes**	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing	Loiret.
id.	**Aoult**	Mission française de travaux publics	Grèce.
Ancienneté	**Lauru** (H.)	Navigation de la Loire (3e section)	Loire-Inférieure.
id.	**Perrot** (Fr.)	Service ordinaire	Bône.
Choix.	**Rancé**	id.	Gers.
id.	**Kerbrat**	Chemins de fer (M. **Faure**)	Indre-et-Loire.
id.	**Deschamps** (Alphonse)	Service de l'hydraulique agricole	Haute-Garonne.
Ancienneté	**Leharle**	Administration centrale (Direction des routes, de la navigation et des mines)	Seine.
id.	**Longis**	Service ordinaire	Ardennes.
Choix.	**Lepadellec**	id.	Morbihan.
id.	**Lalanne** (Dominique)	Service de l'hydraulique agricole	Hautes-Pyrénées
id.	**Lacotte**	Service ordinaire	Charente.
Ancienneté	**Destouy**	id.	Aisne.
id.	**Cuinet**	id.	Doubs.
Choix.	**Lepeltier**	Service municipal de Paris	Seine.
id.	**Chevallier** (Aug.-Hipp.)	Service ordinaire	Alger-Est.
id.	**Picarougue**	Chemins de fer (M. **Pihier**)	Lot.
Ancienneté	**Périer**	Service maritime	Gironde.
id.	**Perny**	Service ordinaire et canal de Berry	Cher.
Choix.	**Florance**	Service municipal de Paris	Seine.
id.	**Ciolina**	Service central des phares et balises	Seine.
id.	**Gaulon**	Chemins de fer (M. **Lethier**)	Yonne.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juillet 1893.

Arrêté du 25 *juillet* 1893. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade les Conducteurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent :

MM. **Lemaire** (Charles), chargé du service des travaux à Porto-Novo et à Kotonou (Bénin).
Barré (Louis), détaché au service du Protectorat de l'Annam et du Tonkin.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juillet 1893.

Arrêté du 25 *juillet* 1893. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 3e classe dont les noms suivent :

	MM.		
Ancienneté	**Martin** (Jean)	Service vicinal	Seine-et-Oise.
id.	**Petit** (Arthur)	Service ordinaire	Oran.
id.	**Rabillon**	id.	Loir-et-Cher.
Choix.	**Vergnet**	Chemins de fer (M. **Monnet**)	Lozère.
id.	**de Goulhezre**	Service ordinaire	Finistère.
Ancienneté	**Darbout**	id.	Bouches-du-Rhône
id.	**Robin** (Pierre)	id. et chemins de fer	Finistère.
id.	**Kervern**	Navigation de la Loire (3e section)	Loire-Inférieure.
Choix.	**Guérin** (Guillaume)	Canal latéral à la Loire	Nièvre.
id.	**Guinard**	Service maritime	Bouches-du-Rhône
Ancienneté	**Carbasse**	Chemins de fer (M. **Reynès**)	Pyrénées-Orient[les].
id.	**Griveaud**	id. (M. **Gros**)	Ardèche.
id.	**Robin** (Joseph)	Service ordinaire	Ardèche.
Choix.	**Maynard**	Service maritime	Charente-Infér[e].
id.	**Sivade**	id.	Alpes-maritimes.
Ancienneté	**Maifré**	Navigation du Lot	Lot-et-Garonne.
id.	**Picard** (H.)	École des ponts et chaussées	Seine.
id.	**Turlin**	Service ordinaire	Indre.
Choix.	**Ferney**	id.	Seine-et-Oise.
id.	**Musseau**	Service maritime	Gironde.
Ancienneté	**Lilès**	Service ordinaire	Loir-et-Cher.
id.	**Vielle** (Léopold)	Navigation entre la Belgique et Paris.	Seine-et-Oise.
id.	**Ménard** (J.-M.)	Service municipal de Nantes	Loire-Inférieure.
Choix.	**Revol**	Service ordinaire	Isère.
id.	**Jacquemin**	Mission française de travaux publics.	Grèce.
Ancienneté	**Olivier**	Service municipal de Tourcoing	Nord.
id.	**Quinton**	Service ordinaire	Eure-et-Loir.
id.	**Taillarda**	Chemins de fer (M. **Pettit**)	Lot-et-Garonne.
Choix.	**Veillié**	Service ordinaire	Seine-et-Oise.
id.	**Tondu**	Service municipal d'Oran	Oran.
Ancienneté	**Bonaz**	Service ordinaire	Ain.
id.	**Laugier** (Jean)	id.	Alpes-maritimes.
Choix.	**Laverge**	Service central des phares et balises.	Seine.
id.	**Mercadier**	Service ordinaire	Oran.

	MM.		
Ancienneté	**Menton**	Service ordinaire	Bouches-du-Rhône
id.	**Turlin** (Em.)	id.	Hautes-Alpes.
id.	**Maurand**	id.	Tarn.
Choix.	**Meneau**	Service municipal de Paris	Seine.
id.	**Millioz**	Service maritime	Bouches-du-Rhône
Ancienneté	**Carlin** (Eugène)	Navigation du Lot	Lot.
id.	**Rigal**	Travaux publics de la Régence	Tunisie.
id.	**Bibès**	Chemins de fer (M. **Proszynski**)	Ariège.
Choix.	**Michelon**	Service ordinaire	Ardèche.
id.	**Ganivet**	Chemins de fer (M. **Daigremont**)	Corrèze.
Ancienneté	**Bedel**	Service ordinaire	Vosges.
id.	**Versepuech**	id.	Aveyron.
id.	**Perrin** (Ch.)	Canal de l'Est (branche Nord)	Meuse.
Choix.	**Hénault**	Service municipal de Paris	Seine.
id.	**Blanquet**	Contrôle des travaux neufs du réseau de l'Ouest	Eure.
Ancienneté	**Deforge**	Service ordinaire	Charente-Inférre.
id.	**Alabrebis**	Canal du Centre	Saône-et-Loire.
id.	**Villefranche**	Navigation du Rhône	Rhône.
Choix.	**Lafon**	Chemin de fer de Linarès à Alméria	Espagne.
id.	**Thoré**	Service ordinaire et chemins de fer	Dordogne.
Ancienneté	**Fabre** (Joseph)	Chemins de fer (M. **Barré**)	Lot-et-Garonne.
id.	**Lafargue** (Éd.)	Service ordinaire	Basses-Pyrénées.
id.	**Delclaux**	id.	Aveyron.
Choix.	**Vaillard**	Canal de Bourgogne	Côte-d'Or.
id.	**Mélinette**	Service ordinaire	Meurthe-et-Moselle
Ancienneté	**Delzon**	Chemins de fer (M. **Pihier**)	Corrèze.
id.	**Mortz**	Navigation du Rhône	Bouches-du-Rhône
id.	**Artières**	Chemins de fer (M. **Renardier**) et contrôle du Midi	Aveyron.
Choix.	**Judas**	Navigation de la Marne	Seine-et-Marne.
id.	**Level**	Service municipal de Paris	Seine.
Ancienneté	**Galloit**	Canal de la Marne au Rhin	Meurthe-et-Moselle
id.	**Caldier**	Service ordinaire	Aveyron.
id.	**Castéra** (Urbain)	id.	Gers.
Choix.	**Dorat**	Contrôle des travaux neufs des réseaux de l'État et d'Orléans	Vienne.
id.	**Voisin**	Service ordinaire	Allier.
Ancienneté	**Desmares**	id.	Manche.
id.	**Barrère** (Alexandre)	Chemins de fer (M. **Proszynski**)	Ariége.
id.	**Bonhoure**	id. (M. **Strohl**)	Gironde.
Choix.	**Caillié**	Contrôle des travaux neufs du réseau d'Orléans	Lot.
id.	**Chadenson**	Service ordinaire	Haute-Loire.
Ancienneté	**Tissot**	id.	Hautes-Alpes.
id.	**Bigot**	id.	Oise.
id.	**Bon**	id.	Ille-et-Vilaine.
Choix.	**Trouvelot**	Ravitaillement de Paris	Seine.
id.	**Lefeu**	Ports maritimes (1re section)	Seine-Inférieure.
Ancienneté	**Ronsin**	Service ordinaire	Mayenne.
id.	**Languehard**	id.	Manche.

	MM.		
Ancienneté	**Boué**	Chemins de fer (M. **Courtois**)	Tarn-et-Garonne.
Choix.	**Bienner**	Administration centrale du ministère des travaux publics	Seine.
id.	**Vidal** (Léon)	Chemins de fer (M. **Strohl**)	Gironde.
Ancienneté	**Bernard dit Fétu**	Service ordinaire	Côte-d'Or.
id.	**Laborde-Milaa**	id.	Basses-Pyrénées.
id.	**Riou**	id.	Finistère.
Choix.	**Durier**	Voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais	Nord.
id.	**Rubin**	Service ordinaire	Mayenne.
Ancienneté	**Colombani**	id.	Alger-Ouest.
id.	**Quarré**	Voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais	Nord.
id.	**Grosjean**	Service ordinaire	Vienne.
Choix.	**Pierrot** (Edmond)	Navigation de la Saône et contrôle de l'Est.	Haute-Saône.
id.	**Lannes** (Jean)	Service ordinaire	Gers.
Ancienneté	**Renard** (Amboise)	id.	Loiret.
id.	**Pommier** (Edouard)	Navigation de l'Yonne	Seine.
id.	**Metzner**	Service ordinaire	Haute-Savoie.
Choix.	**Passeron**	id.	Oran.
id.	**Bez**	id.	Côte-d'Or.
Ancienneté	**Veyrières**	id.	Alger-Est.
id.	**Rollandin**	Service vicinal	Alger.
id.	**Henry** (Théod.)	Chemins de fer (M. **Renardier**)	Aveyron.
Choix.	**Cournet**	Service ordinaire	Gers.
id.	**Rathe**	id.	Vosges.
Ancienneté	**Rey** (Ch.)	Chemins de fer (M. **Callon**)	Tarn.
id.	**Géran**	Service ordinaire	Indre-et-Loire.
id.	**Gosselin**	Navigation de la Garonne	Tarn-et-Garonne.
Choix.	**Caullery**	Service ordinaire et chem. de fer (M. **Gruson**)	Nord.
id.	**Drouel**	Compagnie des chemins de fer de l'Est.	Haute-Saône.
Ancienneté	**Roger** (Albert)	Service ordinaire	Tarn.
id.	**Ducros** (Auguste)	id.	Oran.
id.	**Pascal** (Achille)	id.	Hérault.
Choix.	**Salze**	Contrôle des travaux neufs et d'entretien du réseau P.-L.-M.	Gard.
id.	**Aliès**	Service de l'hydraulique agricole	Gard.
Ancienneté	**Fage**	Service maritime	Gironde.
id.	**Martin** (Louis)	Canal de Bourgogne	Côte-d'Or.
id.	**Malette** (Gustave)	Service ordinaire	Seine.
Choix.	**Le Noan**	Service maritime	Côtes-du-Nord.
id.	**Patoux**	Service ordinaire et contrôle des travaux du réseau du Nord	Pas-de-Calais.
Ancienneté	**Chaignot**	Service ordinaire	Indre-et-Loire.
id.	**Capelier**	id.	Lozère.
id.	**Coulon**	Canal de la Marne à la Saône	Côte-d'Or.
Choix.	**Veillon**	Service ordinaire	Charente.
id.	**Fréville**	Service maritime	Pas-de-Calais.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juillet 1893.

Arrêté du 25 *juillet* 1893. — Sont élevés à la 3e classe de leur grade les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 4e classe dont les noms suivent :

	MM.		
Ancienneté	**Donnay**	Service ordinaire	Marne.
id.	**Meyniel**	id.	Cantal.
id.	**Vidal** (Louis)	id.	Var.
id.	**Yvon**	id.	Loiret.
Choix.	**Garnier** (Jean)	Chemins de fer (M. **Reynès**)	Pyrénées-Orient[les].
Ancienneté	**Gaudron**	Service ordinaire	Indre.
id.	**Proux** (Louis)	id.	Charente-Infér[re].
id.	**Eybert** (Émile)	Chemins de fer (M. **Renardier**)	Aveyron.
id.	**Mandement**	id. (M. **Pettit**)	Gers.
Choix.	**Mercier** (Ch.)	Recherches sur les matériaux de construction	Seine.
Ancienneté	**Legrand** (Jean)	Service ordinaire	Cantal.
id.	**Pavaillon**	Canal du Nivernais	Yonne.
id.	**Vilain**	Service ordinaire	Ille-et-Vilaine.
id.	**Pérès**	id.	Lot-et-Garonne.
Choix.	**Fouquet**	Chemins de fer (M. **Daigrement**)	Cantal.
Ancienneté	**Chord**	id. (M. **Pihier**)	Dordogne.
id.	**Goutal**	id. (M. **Pettit**)	Gers.
id.	**Faillie**	Ascenseur des Fontinettes et voies navigables	Pas-de-Calais.
id.	**Mansuy** (René)	Service ordinaire	Vosges.
Choix.	**Jouffrai**	Travaux publics de la Régence	Tunisie.
Ancienneté	**Oudinet**	Navigation de l'Aisne et canal des Ardennes	Ardennes.
id.	**Coudray**	Service ordinaire	Eure-et-Loir.
id.	**Collignon**	id.	Meurthe-et-Moselle
id.	**Dautet**	id.	Cantal.
Choix.	**Planton**	Service de l'hydraulique agricole	Aude.
Ancienneté	**Peiller**	Service municipal de Paris	Seine.
id.	**Tournier**	Chemins de fer (M. **Châtel**)	Doubs.
id.	**Genet**	id. (M. **Pihier**)	Dordogne.
id.	**Garçonnot**	Service ordinaire	Aube.
Choix.	**Dupré** (Désiré)	Canaux d'Orléans et de Briare	Loiret.
Ancienneté	**Pomarès**	Service ordinaire	Loire.
id.	**Coret**	Chemins de fer (M. **Pettit**)	Landes.
id.	**Gardey** (G.)	Service ordinaire	Hautes-Pyrénées.
id.	**Vanloo**	Service maritime	Pas-de-Calais.
Choix.	**Mutin**	Service ordinaire	Côte-d'Or.
Ancienneté	**Auberger**	id.	Allier.
id.	**Guinot** (Lucien)	Navigation de la Loire (2e section)	Nièvre.
id.	**Thomas** (Léon)	Service ordinaire	Oran.
id.	**Fontanon**	id.	Haute-Loire.
Choix.	**Jacqmin**	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest	Eure.
Ancienneté	**Chaffin**	Chemins de fer (M. **Proszynski**)	Ariège.
id.	**Morel** (Jean)	Service ordinaire et chemins de fer (M. **Arnaud**)	Dordogne

	MM.		
Ancienneté	**Wessbecher**	Service vicinal	Vosges.
id.	**Tortel**	Navigation du Rhône	Rhône.
Choix.	**Brun**	Compagnie générale de railways	Vénézuéla.
Ancienneté	**Jamet**	Service municipal de Paris	Seine.
id.	**Forestier**	Service ordinaire	Alger-Est.
id.	**Philippe** (Pierre)	Canal du Nivernais	Yonne.
id.	**Bernard** (Eugène)	Ports maritimes (2e section)	Seine-Inférieure.
Choix.	**Faucon-Dumont**	Service ordinaire	Finistère.
Ancienneté	**Mével**	Détaché au service du gouvernement chilien	Seine.
id.	**Rouen**	Ports maritimes (2e section)	Seine-Inférieure.
id.	**Wyckaërt**	Service ordinaire	Pas-de-Calais.
id.	**Klein** (Simon)	Service de l'hydraulique agricole	Haute-Garonne.
Choix.	**Estève** (Émile)	Navigation du Rhône	Ardèche.
Ancienneté	**Billaudaz**	Service ordinaire	Isère.
id.	**Barichard**	id.	Cher.
id.	**Pardoux** (Jules)	Chemins de fer (M. **Renardier**)	Gard.
id.	**Bouquenne**	Service ordinaire	Puy-de-Dôme.
Choix.	**Aillard**	id.	Seine-et-Oise.
Ancienneté	**Michel** (Octave)	Détaché au Congo français.	
id.	**Staub**	Canal du Nivernais	Yonne.
id.	**Cros** (Antonin)	Service municipal de Paris	Seine.
id.	**Ritouret**	Chemins de fer (M. **de Thélin**)	Hautes-Pyrénées.
Choix.	**Nédelec**	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing	Loiret.
Ancienneté	**Dumas** (Jean)	Service ordinaire	Gers.
id.	**Adeline**	Chemins de fer (M. **Daigremont**)	Corrèze.
id.	**Bondeau**	Service ordinaire	Saône-et-Loire.
id.	**Costa**	id.	Corse.
Choix.	**Poulin**	Service municipal de la ville de Paris	Seine.
Ancienneté	**Ardurat**	Service ordinaire	Gers.
id.	**Fouquart**	id.	Pas-de-Calais.
id.	**Maillard** (Aimé)	id.	Loire-Inférieure.
id.	**Videment**	id.	Ille-et-Vilaine.
Choix.	**Ormsby**	Administration centrale du ministère des travaux publics	Seine.
Ancienneté	**Caput**	Canal de l'Est (branche Sud)	Vosges.
id.	**Catusse**	Chemins de fer (M. **Pihier**)	Dordogne.
id.	**Vautrin**	Service ordinaire	Basses-Alpes.
id.	**Pannier** (Frédéric)	id.	Mayenne.
Choix.	**Estève** (Martin)	Administration des chemins de fer de l'État	Vienne.
Ancienneté	**Jaileux**	Service ordinaire	Constantine.
id.	**Prost**	id.	Basses-Alpes.
id.	**Guignard**	Chemins de fer (M. **Daigremont**)	Cantal.
id.	**Le Mao** (Max.)	Service ordinaire	Loir-et-Cher.
Choix.	**Planchais**	Contrôle des travaux neufs du réseau de l'Ouest	Ille-et-Vilaine.
Ancienneté	**Stehli**	Chemins de fer (M. **Proszynski**)	Ariége.
id.	**Roques** (Jean)	id. id.	Ariége.
id.	**Trichard**	Navigation de la Loire (4e section)	Loire-Inférieure.
id.	**Désiré**	Service ordinaire	Loiret.
Choix.	**Cayol**	Service de l'hydraulique agricole	Basses-Alpes.

	MM.		
Ancienneté	**Reissig**	Navigation entre la Belgique et Paris	Nord.
id.	**Masson** (Joseph)	Service ordinaire	Pas-de-Calais.
id.	**Moineau**	id.	Marne.
id.	**Ollagnier**	id.	Haute-Loire.
Choix.	**Mangiapan**	id.	Alpes-Maritimes.
Ancienneté	**Tussac**	Service ordinaire et chemins de fer	Drôme.
id.	**Merle** (Paul)	Service ordinaire	Haute-Loire.
id.	**Bret**	id.	Ardèche.
id.	**Devaux** (Ch.)	id.	Vosges.
Choix.	**Chauvin** (René)	Canal de Nantes à Brest	Loire-Inférieure.
Ancienneté	**Debats**	Chemins de fer (M. **Reynès**)	Pyrénées-Orient[les].
id.	**Barthas**	Service ordinaire	Aveyron.
id.	**Mondiet**	Service de l'hydraulique agricole	Gironde.
id.	**Lagarde** (Ph.)	Service ordinaire	Basses-Pyrénées.
Choix.	**Bigot**	id.	Loir-et-Cher.
Ancienneté	**Jarry**	id.	Mayenne.
id.	**Pajot**	Canal du Rhône au Rhin	Doubs.
id.	**Rivier**	Service ordinaire	Hautes-Pyrénées.
id.	**Rossant**	Chemins de fer (M. **Parlier**)	Hérault.
Choix.	**Claveille**	Service maritime	Gironde.
Ancienneté	**Darraspen**	Service ordinaire	Basses-Pyrénées.
id.	**Savary** (Honoré)	Voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais	Nord.
id.	**Leher**	Chemins de fer (M. **Kleine**)	Aisne.
id.	**Bonafous**	Service ordinaire	Basses-Pyrénées.
Choix.	**Prégermain**	Canal du Nivernais	Yonne.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1[er] juillet 1893.

3° CONGÉS.

4 *juillet* 1893. — M. **Colombet** (François), Conducteur de 1[re] classe, attaché au service ordinaire du département de la Dordogne, est mis en congé, avec deux tiers de son traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

10 *juillet*. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles, à M. **Breton** (Eugène), Conducteur de 4[e] classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire.

18 *juillet*. — M. **Allovon** (Eugène), Conducteur de 3[e] classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement, pour affaires personnelles.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

4 *juillet* 1893. — M. **Villard** (Marius), Conducteur de 2[e] classe,

est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années et autorisé à conserver les fonctions d'Architecte-voyer de la ville de Valence (Drôme).

10 *juillet.* — M. **Chollot** (Julien), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer, comme Ingénieur, au service de la municipalité française de Shanghaï.

12 *juillet.* — M. **Lechant** (Joseph), Conducteur de 3e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la construction du réseau concédé (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la même Compagnie, en qualité de chef de section, à la résidence de Paris.

21 *juillet.* — M. **Tueur** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions de Directeur de l'usine de verrerie à Blangy-sur-Bresle (Seine-Inférieure).

5° DISPONIBILITÉ.

29 *juin* 1893. — M. **Archenault** (Philippe), Conducteur de 1re classe, détaché au service de l'hydraulique agricole du département du Var et remis à la disposition de l'Administration des Travaux publics, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

4 *juillet.* — M. **Roux** (Jean), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Rochechouart (Haute-Vienne), est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'au 31 décembre 1893.

8 *juillet.* — M. **Séguin** (Numa), Conducteur de 2e classe, attaché au service maritime du département du Calvados, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

6° DÉMISSION.

8 *juillet* 1893. — Est acceptée la démission de M. **Daudrix** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de

la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Laborde** (Guillaume), Conducteur de 2e classe, Hautes-Pyrénées, service ordinaire	22 juin 1893
M. **Candillier** (Léon), Conducteur de 4e classe, Nord, service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.	30 juin 1893

8° DÉCISIONS DIVERSES.

30 *juin* 1893. — M. **Prost** (André), Conducteur de 4e classe, détaché au service du canal de Manosque et remis à la disposition de l'Administration de Travaux publics par le Ministère de l'Agriculture, est attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

4 *juillet.* — M. **Guthmann** (Michel), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer d'Hautefort au Burg, passe au service ordinaire du département de la Dordogne.

Idem. — M. **Dautrement** (Alphonse), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer d'Hautefort à Burg.

Idem. — M. **Jardeaux** (Victor), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, est attaché, en outre, au service des études du chemin de fer d'Étampes à la ligne d'Argent à Beaune-la-Rolande.

6 *juillet.* — M. **Genet** (Alexandre), Conducteur de 4e classe démissionnaire, est réintégré dans son ancien grade et attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Bort à Neussargues.

Idem. — M. **Pasquet** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, est révoqué de ses fonctions.

11 *juillet.* — M. **Lebedel** (Léon), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime,

1re section, passe au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

17 *juillet*. — M. **Bouet** (Théodore), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service ordinaire et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, est attaché, en outre, au service de la navigation de la Garonne et du Contrôle du canal latéral.

Idem. — M. **Feillou** (Frédéric), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Garonne, est attaché, en outre, au service de la navigation de la Garonne et du Contrôle du canal latéral.

Idem. — M. **Peyronil** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Gers, passe au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

20 *juillet*. — M. **Ferrieu** (Baptiste), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, même département.

21 *juillet*. — M. **Ledoux** (Charles), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Somme, passe au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure.

Idem. — M. **Aubry** (Auguste), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Loiret, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Gien, passe dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 382)

[5 août 1893]

Loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique du chemin de fer de Valdonne à la Barque-Fuveau et la concession définitive de cette ligne à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Valdonne à la Barque-Fuveau, suivant un tracé passant par ou près Gréasque et Fuveau et indépendant de l'embranchement minier de la société des charbonnages des Bouches-du-Rhône.

En conséquence, la concession dudit chemin de fer faite, à titre éventuel, à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, par la convention des 26 mai et 9 juillet 1883 approuvée par la loi du 20 novembre suivant, est déclarée définitive dans les conditions prévues par ladite convention.

Art. 2. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui ont été ou qui seront offertes par le département, les communes ou les propriétaires intéressés.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général des Bouches-du-Rhône, dans ses délibérations des 29 avril et 2 mai 1881, de payer à l'État une subvention égale à la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

. . . .

(N° 383)

[12 août 1893]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département du Nord est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention et de l'avenant passés les 7 octobre 1892 et 15 juin 1893 entre le préfet du Nord, d'une part, et M. Alfred Lambert, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à ladite convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement du chemin de fer désigné à l'article 1er est fixé à 65.000 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder 12km,500 et y compris les frais de constitution du capital-actions, lesquels ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence de 6 p. 100 du montant de ce capital.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor jusqu'au 31 décembre 1950, à partir de la mise en exploitation de la ligne entière, est fixé à 12.500 francs.

Cette charge annuelle, comme son remboursement ultérieur, sera calculée d'après les bases fixées à la convention précitée du 7 octobre 1892, pour les frais d'exploitation, le capital de premier établissement et l'intérêt à servir à ce capital.

Art. 5. — Est approuvé le traité passé le 17 juillet 1891, et modifié par avenant le 8 février 1893, entre la compagnie du chemin de fer du Nord et M. Alfred Lambert.

Les résultats desdits traité et avenant, en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer du Nord, seront compris, en recettes et en dépenses, dans son compte annuel d'exploitation.

Une copie certifiée conforme de ces traité et avenant restera annexée à la présente loi.

Art. 6. — Aucune émission d'obligations ne sera faite par le concessionnaire de la ligne de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole soit pour la construction, soit pour l'exploitation de cette ligne.

Art. 7. — L'enregistrement des traité ou avenant approuvés par l'article 5 ci-dessus ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

L'an 1892 et le 7 octobre,

Entre les soussignés :

M. Vel-Durand, préfet du département du Nord, officier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local;

3° Du décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique et approuvant le cahier des charges type;

4° Du règlement d'administration publique en date du 20 mars 1882;

5° Des délibérations du conseil général du Nord en date du 20 août 1890, des 9 avril 1891, 19 août 1891 et 24 août 1892;

D'une part;

et M. Alfred Lambert, ingénieur civil, demeurant à Paris, 162, boulevard Magenta,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du Nord concède à M. Lambert la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur, de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, d'une longueur de 12km,500 environ, conformé-

ment à l'avant-projet qui a servi de base à l'enquête d'utilité publique et au projet définitif à approuver ultérieurement.

Art. 2. — Le concessionnaire exécutera et exploitera le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 3. — En cas d'insuffisance du produit brut annuel (impôts déduits) de la ligne pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt, amortissement compris, du capital de premier établissement tel qu'il est fixé ci-après, le département s'engage à subvenir au payement de cette insuffisance, tant à l'aide de ses revenus propres ou des subventions communales et particulières qu'à l'aide de la subvention de l'État, telle qu'elle est définie aux articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 4. — Quelle que soit l'insuffisance, le concessionnaire ne pourra prétendre recevoir du département, indépendamment de l'intervention de l'État, des communes et des particuliers une somme annuelle supérieure à 1.000 fr. par kilomètre.

Les subventions départementales ne seront payables que pendant une période ne pouvant en aucun cas dépasser soixante années, ladite période commençant à la date de la mise en exploitation de la ligne entière.

Le payement des subventions, quelles qu'elles soient, sera d'ailleurs subordonné aux restrictions prévues par les deux derniers paragraphes de l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — Pour les calculs auxquels donneront lieu les dispositions ci-dessus et l'application de la loi du 11 juin 1880, il est entendu :

1° Que le maximum du capital de premier établissement est fixé à 65.000 fr. par kilomètre, y compris les dépenses relatives à la constitution du capital-actions qui ne seront admises en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum de 6 p. 100 du capital-actions;

2° Que, pour le calcul des insuffisances, le taux de l'intérêt, amortissement compris, sera fixé à 4f,40 p. 100 sur le capital de premier établissement;

3° Que les dépenses d'exploitation et d'entretien ne seront admises en compte chaque année que jusqu'à concurrence d'un maximum kilométrique déterminé par la formule $1.500 + \frac{R}{2}$ dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Si les dépenses réelles sont inférieures à ce maximum, elles seront majorées d'une prime égale aux deux tiers de l'économie réalisée;

4° Que la longueur de la ligne sera déterminée par un chaînage continu, ayant pour extrémités les axes des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes, ou, à leur défaut, les axes des trottoirs à établir pour le service des voyageurs; mais, sous la réserve expresse que, quelle que soit cette longueur, elle ne sera pas comptée pour plus de 12km,500.

Art. 6. — Le concessionnaire ne pourra être tenu d'établir plus de trois trains par jour dans chaque sens, tant que la recette brute par kilomètre et par an ne dépassera 4.500 francs, plus de quatre trains pour des recettes brutes kilométriques annuelles comprises entre 4.500 à 5.500 francs, et ainsi de suite, à

raison d'un train en sus par chaque augmentation de 1.000 francs par kilomètre et par an.

Le préfet du Nord pourra, le concessionnaire entendu, et avec l'adhésion du ministre des travaux publics, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu ci-dessus; en ce cas, il sera ajouté au maximum d'exploitation une somme de 70 centimes par chaque train kilométrique ainsi imposé.

Art. 7. — La subvention du département sera payée semestriellement et dans les deux mois au plus tard, à partir de la production, par le concessionnaire, des pièces justificatives des recettes et dépenses établies dans les formes déterminées par le décret du 20 mars 1882.

En cas de retard apporté par l'État dans le payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Il est entendu, d'ailleurs, que le calcul de la garantie portera sur l'année entière et que les payements faits à la fin du premier semestre seront considérés comme des acomptes, le règlement définitif devant être fait en fin d'année.

Art. 8. — Le remboursement des sommes payées au concessionnaire par le département et par l'État sera fait dans les conditions énoncées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, mais sous les réserves suivantes :

Une partie du capital kilométrique de premier établissement fixé à 50.000 fr. n'aura droit qu'un prélèvement de 4f,50 p. 100 par an et seulement jusqu'à la fin de la période de soixante années définie par l'article 4, ce capital de 50.000 francs devant être tenu pour amorti dans ladite période de soixante ans. Le capital complémentaire aura droit, pendant toute la durée de la concession, au prélèvement légal de 6 p. 100 par an.

Art. 9. — Dans le cas où, pour les besoins de la défense, l'autorité militaire obligerait le concessionnaire à replier la partie de la ligne comprise entre Bersillies et Villers-Sire-Nicole, le département du Nord s'engage à garantir le concessionnaire des dommages de toute nature qui seraient la conséquence de cette mesure, par suite de la destruction des travaux existant et de la suppression de l'exploitation sur cette partie de la ligne.

Art. 10. — Les matériaux de construction de la ligne et le matériel roulant seront de provenance française, le personnel de l'exploitation sera de nationalité française, sauf les dispenses à accorder par le préfet dans certains cas particuliers.

Art. 11. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi et que l'État aura pris l'engagement de concourir au payement de la garantie jusqu'à concurrence des maxima déterminés par l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 12. — M. Alfred Lambert s'engage à constituer, dans le délai d'un an à partir de la déclaration d'utilité publique, une société anonyme qui se substituera à lui et deviendra solidairement responsable avec lui et vis-à-vis du département et de la compagnie du Nord de tous les engagements qu'il aurait contractés envers eux.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en Conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 13. — Cette société devra réaliser intégralement et employer dans les conditions de l'article 18 de la loi du 11 juin 1880 un capital-actions de 15.000 fr. par kilomètre avant d'effectuer aucune partie des emprunts consentis par la compagnie du chemin de fer du Nord.

Art. 14. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge du concessionnaire.

Fait double à Lille, les jour, mois et an que dessus.

Lu et approuvé :
Le préfet du Nord,
VEL-DURAND.

Lu et approuvé :
A. LAMBERT.

AVENANT

A LA CONVENTION DU 7 OCTOBRE 1892.

Entre M. Vel-Durand, préfet du Nord, agissant au nom du département, et M. Lambert, ingénieur civil à Paris,

Il a été convenu que les modifications ci-après sont apportées à la convention et au cahier des charges relatifs au chemin de fer d'intérêt local de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole :

1° La période fixée par le paragraphe 2 de l'article 4 de la convention du 7 octobre 1892, pour le payement des subventions départementales, prendra fin le 31 décembre 1950;

2° La durée de la concession, fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans par l'article 34 du cahier des charges, est limitée à quatre-vingt-cinq ans à partir de la promulgation de la loi qui approuvera la concession.

15 juin 1893.

Lu et approuvé :
A. LAMBERT.

Lu et approuvé :
VEL-DURAND.

CONVENTION.

Entre la compagnie anonyme du chemin de fer du Nord, dont le siège est à Paris, 18, rue de Dunkerque, représentée par :

MM. Hippolyte-Gaston Griolet; André-Laurens de Waru; Joseph Hottinguer,

Agissant en leur qualité d'administrateurs de ladite compagnie et sous réserve de l'approbation du présent traité par décision de l'assemblée générale des actionnaires,

D'une part,

Et M. Alfred Lambert, ingénieur civil, demeurant à Paris, 162, boulevard

Magenta, agissant tant en son nom personnel, comme concessionnaire d'une ligne d'intérêt local à voie de 1 mètre de largeur, de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, que comme se portant fort pour la société en formation pour la construction et l'exploitation de ladite ligne,

D'autre pert;

Il a été exposé ce qui suit :

Le conseil général du département du Nord a, dans ses séances du 20 août 1890 et du 9 avril 1891, concédé à M. Lambert le chemin de fer à voie de 1 mètre, de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, d'une longueur de 12^{km},500 environ.

Le département a accordé cette concession avec une garantie d'intérêt éventuelle et annuelle dont le maximum pourrait atteindre 1.000 francs par kilomètre.

Conformément à l'article 13 de la loi du 11 juin 1880 et à l'article 12 du décret du 20 mars 1882, cette subvention motivera de la part de l'État une garantie d'intérêt pouvant être équivalente.

Dans ces circonstances, la compagnie du Nord et le concessionnaire de la ligne de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole sont convenus des stipulations suivantes :

Art. 1er. — En vue de dispenser M. Lambert ou la société à constituer par lui, pour le chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, de toute émission d'obligations ou autre emprunt, la compagnie du Nord consent à lui faire une avance jusqu'à concurrence d'une somme de 50.000 francs par kilomètre au maximum.

Art. 2. — L'avance ci-dessus énoncée ne sera exigible, pour la portion afférente à chaque section de la ligne concédée, qu'après exécution des travaux ou livraison des matériaux dans les conditions prescrites par l'administration sur la production de mémoires justificatifs desdits travaux et fournitures de matériaux, et aussi à la charge par ledit concessionnaire de justifier qu'il ne se trouve grevé d'aucune autre dette du chef de la concession.

Les sommes avancées par la compagnie du Nord produiront intérêt simple à 4 p. 100 par an, à compter de chaque versement.

Le compte général des avances faites, ainsi que celui des intérêts sur chaque versement partiel, sera arrêté après la mise en exploitation de la totalité de la ligne.

Art. 3. — A la garantie des avances qui seront faites par la compagnie du Nord, M. Lambert, ès qualités, lui cède, délègue et transporte, ce qui est accepté par MM. Griolet, de Waru et Hottinguer, ès qualités, le montant, en principal et intérêts, des sommes que M. Lambert ou la société du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole auront à recevoir de l'État et du département du Nord ou de toute autre part, à titre de garantie d'intérêt ou pour toute autre cause, notamment en vertu du traité de concession du 16 juin 1891 et de la loi déclarative d'utilité publique, et ses droits, jusqu'à concurrence de ladite avance, à l'excédent annuel des recettes sur les dépenses de l'exploitation de la ligne de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, tel que cet excédent lui sera dû par la compagnie qui exploitera.

A cet effet, M. Lambert, ès qualités, met et subroge la compagnie du Nord dans tous ses droits et actions contre l'État et le département du Nord, résultant, notamment, dudit traité de concession et de la loi déclarative d'utilité publique, et aussi dans ses droits et actions contre la compagnie exploitante.

M. Lambert, ès qualités, s'oblige à réitérer ces transports et délégation, à ses frais, à toute réquisition de la compagnie du Nord et à donner son concours à celle-ci pour lui faciliter le recouvrement des sommes transportées.

Il lui donne, dès à présent, tous pouvoirs et autorisations à l'effet de toucher la totalité des sommes et créances transportées et de les porter au crédit de la compagnie.

Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un double des présentes pour les faire signifier partout où besoin sera.

M. Lambert, ès qualités, a remis à la compagnie du Nord, qui le reconnaît, une ampliation du traité passé le 16 juin 1891 avec le département du Nord, par lequel il s'est engagé, notamment (art. 11), à constituer une société anonyme qui se substituera à lui et qui devra (art. 12) réaliser intégralement et employer le capital-actions stipulé dans ledit traité, avant de réclamer aucune partie des avances consenties ci-dessus.

Art. 4. — Les intérêts et le remboursement de l'avance énoncée à l'article 1er seront assurés par une annuité payable en deux termes égaux, les 1er janvier et 1er juillet de chaque année.

Les annuités de remboursement ci-dessus stipulées seront calculées du jour de l'arrêté de compte jusqu'au 31 décembre 1930, d'après le taux moyen d'intérêt (y compris la prime de remboursement et les droits et frais accessoires) des émissions d'obligations de la compagnie du Nord, pendant une année avant l'arrêté de compte.

En cas de non-payement total ou partiel d'une annuité à l'échéance prévue, comme aussi au cas où la compagnie du Nord resterait d'une façon quelconque à découvert sur le montant des sommes à payer, ce qui restera dû produira intérêt à 4 p. 100 l'an à compter de l'échéance.

Les sommes restant dues au 31 décembre 1930 seront prélevées sur les excédents des produits nets de toute sorte, conformément aux prévisions de l'article 3 ci-dessus.

Art. 5. — A raison des dispositions qui précèdent, la société du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole ne pourra céder son exploitation qu'à une compagnie agréée par la compagnie du Nord.

La société du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole s'engage, en outre, à n'entreprendre, en dehors des travaux que l'administration serait en droit de lui imposer, aucuns travaux nouveaux, lignes, embranchements, prolongements ou autres, et à ne faire aucune émission d'obligations ou autre emprunt, sans l'assentiment de la compagnie du Nord qui pourra, en conséquence, prendre à ce point de vue communication des projets et de la comptabilité de ladite société.

Art. 6. — La société du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole se réserve la faculté que lui accorde la compagnie du Nord de faire construire et

entretenir son matériel roulant, machines, voitures et wagons, chariots, trucks, etc., dans les ateliers du chemin de fer du Nord.

Art. 7. — Les parties font élection de domicile, savoir :

M. Lambert, en son nom et en celui de la société du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, à Paris, 162, boulevard Magenta;

Et la compagnie du Nord, en son siège social.

Cette élection de domicile sera attributive de juridiction.

Art. 8. — Les frais des présentes et ceux qui en seront la conséquence, les droits d'enregistrement et impôts de toute nature auxquels elles pourront donner lieu, seront à la charge de M. Lambert et de la société du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole.

Art. 9. — Le présent traité ne deviendra définitif qu'aux conditions suivantes :

A. — M. Lambert, ou la société à constituer par lui, obtiendra pour la ligne de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole les garanties prévues et notamment de l'État un concours équivalent à celui du département;

B. — Ledit traité sera sanctionné par une loi autorisant la compagnie du Nord, conformément à l'article 3 de la loi du 20 novembre 1883, à en comprendre les résultats en recettes et en dépenses à son compte annuel d'exploitation.

Fait double à Paris, le 17 juillet 1891.

. . . .

AVENANT.

Entre les soussignés :

MM. Hippolyte-Gaston Griolet, André-Jean-Laurens de Waru, Omer-Henri Vallon,

Agissant en leur qualité d'administrateurs de la compagnie du chemin de fer du Nord,

D'une part;

Et M. Alfred Lambert, ingénieur civil, demeurant à Paris, 162, boulevard Magenta, agissant tant en son nom personnel comme concessionnaire d'une ligne d'intérêt local à voie de 1 mètre de largeur, de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, que comme se portant fort pour la société en formation pour la construction et l'exploitation de ladite ligne,

D'autre part;

Après avoir rappelé que, par acte sous signatures privées en date, à Paris, du 17 juillet 1891, un traité a été conclu entre la compagnie du chemin de fer du Nord et M. Lambert, ingénieur civil, réglant les conditions de l'avance financière faite par la compagnie du chemin de fer du Nord à M. Lambert, en vue de la construction du chemin de fer d'intérêt local à voie de 1 mètre de largeur de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole.

Il a été exposé ce qui suit :

Par suite de la substitution à l'acte primitif de concession qui avait été

passé le 16 juin 1891, entre le département du Nord et M. Lambert, de la nouvelle convention signée le 7 octobre 1892, les modifications suivantes sont apportées au traité d'avance financière ci-dessus désigné :

§ 1er. — Le texte de ce paragraphe est complété ainsi qu'il suit :

Le conseil général du département du Nord a, dans ses séances du 20 août 1890, du 9 avril 1891, du 19 août 1891 et 24 août 1892, concédé, etc.

Art. 3, § 1er et 6e. — La date du traité de concession conclu entre le département du Nord et M. Lambert devient 7 octobre 1892 au lieu du 16 juin 1891, date portée au traité.

De plus, les articles 11 et 12 du même traité, visés à ce même paragraphe, deviennent, par suite du changement de numérotage des articles du nouvel acte de concession, respectivement articles 12 et 13.

Fait à Paris, le 8 février 1893.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

(N° 384)

[12 août 1893.]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Bettrechies à Hon, avec embranchement sur Bavai.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Bettrechies à Hon, avec embranchement sur Bavai.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département du Nord est autorisé à pourvoir à

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 13 août 1893.

l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions des conventions passées, les 7 octobre 1892 et 15 juin 1893, entre le préfet du Nord, d'une part, et M. Albert Lambert, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à la convention du 7 octobre 1892 et modifiée par celle du 15 juin 1893.

Des copies certifiées conformes de ces conventions et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement du chemin de fer désigné à l'article 1er est fixé à 80.000 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder 9km,500, y compris les frais de constitution du capital-actions, lesquels ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence de 6 p. 100 du montant de ce capital, mais non compris le matériel roulant.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor jusqu'au 31 décembre 1950 à partir de la mise en exploitation de la ligne entière, est fixée à 13.475 francs.

Cette charge annuelle, comme son remboursement ultérieur, sera calculée sur les bases fixées à la convention précitée du 7 octobre 1892, pour les frais d'exploitation, le capital de premier établissement et l'intérêt à servir à ce capital.

Art. 5. — Est approuvé le traité passé le 17 juillet 1891 et modifié par avenant du 8 février 1891, entre la compagnie du chemin de fer du Nord et M. Alfred Lambert.

Les résultats desdits traité et avenant, en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer du Nord, seront compris, en recettes et en dépenses, dans son compte annuel d'exploitation.

Une copie certifiée conforme de ces traité et avenant restera annexée à la présente loi.

Art. 6. — Aucune émission d'obligations ne sera faite par le concessionnaire de la ligne de Bettrechies à Hon et à Bavai, soit pour la construction, soit pour l'exploitation de cette ligne.

Art. 7. — L'enregistrement des traité ou avenant approuvés par l'article 5 ci-dessus ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1892 et le 7 octobre,

Entre les soussignés :

M. Vel-Durand, préfet du département du Nord, officier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local;

3° Du décret du 6 août 1881 portant règlement d'administration publique et approuvant le cahier des charges type;

4° Du règlement d'administration publique en date du 20 mars 1882;

5° Des délibérations du conseil général du Nord en date des 20 août 1890, 9 avril 1891 et 24 août 1892,

D'une part,

Et M. Alfred Lambert, ingénieur civil, demeurant, 162, boulevard Magenta, à Paris,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du Nord concède à M. Lambert la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local à voie normale de 1m,44 de Bettrechies à Hon avec embranchement sur Bavai d'une longueur de 9km,500 environ, conformément à l'avant-projet qui a servi de base à l'enquête d'utilité publique et aux projets définitifs à approuver ultérieurement.

Art. 2. — Le concessionnaire exécutera et exploitera le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 3. — En cas d'insuffisance du produit brut annuel (impôts déduits) de la ligne pour couvrir les dépenses d'exploitation, et l'intérêt, amortissement compris, du capital de premier établissement tel qu'il est fixé ci-après, le département s'engage à subvenir au payement de cette insuffisance, tant à l'aide de ses revenus propres ou des subventions communales et particulières qu'à l'aide de la subvention de l'État telle qu'elle est définie aux articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 4. — Quelle que soit l'insuffisance, le concessionnaire ne pourra prétendre recevoir du département, indépendamment de l'intervention de l'État, des communes et des particuliers, une somme annuelle supérieure à 1.250 fr. par kilomètre.

Les subventions départementales ne seront payables que pendant une période ne pouvant, en aucun cas, dépasser soixante années, ladite période commençant à la date de la mise en exploitation de la ligne entière.

Le payement des subventions, quelles qu'elles soient, sera d'ailleurs subordonné aux restrictions prévues par les deux derniers paragraphes de l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — Pour les calculs auxquels donneront lieu les dispositions ci-dessus et l'application de la loi du 11 juin 1880, il est entendu :

1° Que le maximum du capital de premier établissement est fixé à 80.000 fr.

par kilomètre, y compris les dépenses relatives à la constitution du capital-actions qui ne seront admises en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum de 6 p. 100 du capital-actions, mais non compris le matériel roulant;

2° Que, pour le calcul des insuffisances, le taux de l'intérêt, amortissement compris, sera fixé à 4,40 p. 100 sur le capital de premier établissement;

3° Que les dépenses d'exploitation et d'entretien, y compris la location du matériel roulant, ne seront admises en compte chaque année que jusqu'à concurrence d'un maximum kilométrique déterminé par la formule (1800 + 0,6 R), dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Si les dépenses réelles sont inférieures à ce maximum, elles seront majorées d'une prime égale aux deux tiers de l'économie réalisée;

4° Que la longueur de la ligne sera déterminée par un chaînage continu, ayant pour extrémités les axes des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes, ou, à leur défaut, les axes des trottoirs à établir pour le service des voyageurs, mais sous la réserve expresse que, quelle que soit cette longueur, elle ne sera pas comptée pour plus de 9^{km},500.

Art. 6. — Le concessionnaire ne pourra être tenu d'établir plus de trois trains par jour dans chaque sens, tant que la recette brute par kilomètre et par an ne dépassera pas 6.000 francs, plus de quatre trains pour des recettes brutes kilométriques annuelles comprises entre 6.000 et 7.500 francs, et ainsi de suite, à raison d'un train en sus par chaque augmentation de 1.500 francs par kilomètre et par an.

Le préfet du Nord pourra, le concessionnaire entendu, et avec l'adhésion du ministre des travaux publics, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu ci-dessus; en ce cas, il sera ajouté au maximum d'exploitation une somme de 70 centimes par chaque train kilométrique ainsi imposé.

Art. 7. — La subvention du département sera payée semestriellement et dans les deux mois au plus tard, à partir de la production par le concessionnaire des pièces justificatives des recettes et dépenses établies dans les formes déterminées par le décret du 20 mars 1882.

En cas de retard apporté par l'État dans le payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Il est entendu, d'ailleurs, que le calcul de la garantie portera sur l'année entière et que les payements faits à la fin du premier semestre seront considérés comme des acomptes, le règlement définitif devant être fait en fin d'année.

Art. 8. — Le remboursement des sommes payées au concessionnaire, par le département et l'État, sera fait dans les conditions énoncées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, mais sous les réserves suivantes :

Une partie du capital kilométrique de premier établissement, fixée à 55.000 francs, n'aura droit qu'à un prélèvement de 4,40 p. 100 par an et seulement jusqu'à la fin de la période de soixante années, définie par l'article 4, ce capital de 55.000 francs devant être tenu pour amorti dans ladite période de soixante ans. Le capital complémentaire aura droit, pendant toute la durée de la concession, au prélèvement légal de 6 p. 100 par an.

Art. 9. — Les matériaux de construction de la ligne et le matériel roulant seront de provenance française, le personnel de l'exploitation sera de nationalité française, sauf les dispenses à accorder par le préfet dans certains cas particuliers.

Art. 10. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi et que l'État aura pris l'engagement de concourir au payement de la garantie jusqu'à concurrence des maxima déterminés par l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 11. — M. Alfred Lambert s'engage à constituer dans le délai d'un an à partir de la déclaration d'utilité publique une société anonyme qui se substituera à lui et deviendra solidairement responsable, avec lui et vis-à-vis du département et de la compagnie du chemin de fer du Nord, de tous les engagements qu'il aurait contractés envers eux. Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en Conseil d'État conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 12. — Cette société devra réaliser intégralement et employer dans les conditions de l'article 18 de la loi du 11 juin 1880 un capital-actions de 25.800 francs par kilomètre avant d'effectuer aucune partie des emprunts consentis par la compagnie du chemin de fer du Nord.

Art. 13. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge du concessionnaire.

Fait double à Lille, les jour, mois et an que dessus.

Lu et approuvé :
Le préfet du Nord,
VEL-DURAND.

Lu et approuvé :
A. LAMBERT.

AVENANT

A LA CONVENTION DU 9 OCTOBRE 1892.

Entre M. Vel-Durand, préfet du Nord, agissant au nom du département, et M. Lambert, ingénieur civil à Paris.

Il a été convenu que les modifications ci-après sont apportées à la convention et au cahier des charges relatifs au chemin de fer d'intérêt local de Bettrechies à Hon avec embranchement sur Bavai :

1° La période fixée par le paragraphe 2 de l'article 4 de la convention du 7 octobre 1892 pour le payement des subventions départementales prendra fin le 31 décembre 1950;

2° La durée de la concession, fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans par l'article 34 du cahier des charges est limitée à quatre-vingt-cinq ans à partir de la promulgation de la loi qui approuvera la concession.

Le 15 juin 1893.

Lu et approuvé :
VEL-DURAND.

Lu et approuvé :
A. LAMBERT.

Entre la compagnie anonyme du chemin de fer du Nord, dont le siège est à Paris, 18, rue de Dunkerque, représentée par :

MM. Hippolyte-Gaston Griolet, André-Jean-Laurens de Waru, Joseph Hottinguer,

Agissant en leur qualité d'administrateurs de ladite compagnie et sous réserve de l'approbation du présent traité par décision de l'assemblée générale des actionnaires,

D'une part;

Et M. Alfred Lambert, ingénieur civil, demeurant à Paris, 162, boulevard Magenta, agissant tant en son nom personnel, comme concessionnaire d'une ligne d'intérêt local, à voie normale de 1m,44 de largeur de Bettrechies à Hon, avec embranchement sur Bavai, que comme se portant fort pour la société en formation pour la construction et l'exploitation de ladite ligne,

D'autre part,

Il a été exposé ce qui suit :

Le conseil général du département du Nord a, dans ses séances du 20 août 1890 et du 9 avril 1891, concédé à M. Lambert le chemin de fer à voie normale de 1m,44 de largeur, de Bettrechies à Hon avec embranchement sur Bavai, d'une longueur de 9km,500 mètres environ.

Le département a accordé cette concession avec une garantie d'intérêt éventuelle et annuelle dont le maximum pourrait atteindre 1.250 francs par kilomètre.

Conformément à l'article 13 de la loi du 11 juin 1880 et à l'article 12 du décret du 20 mars 1882, cette subvention motivera, de la part de l'État une garantie d'intérêt pouvant être équivalente.

Dans ces circonstances, la compagnie du Nord et le concessionnaire de la ligne de Bettrechies à Hon sont convenus des stipulations suivantes :

Art. 1er. — En vue de dispenser M. Lambert ou la société à constituer par lui, pour le chemin de fer de Bettrechies à Hon, de toute émission d'obligations ou autre emprunt, la compagnie du Nord consent à lui faire une avance jusqu'à concurrence d'une somme de 55.000 francs par kilomètre au maximum.

Art. 2. — L'avance ci-dessus énoncée ne sera exigible, pour la portion afférente à chaque section de la ligne concédée, qu'après exécution des travaux ou livraison des matériaux dans les conditions prescrites par l'administration sur la production de mémoires justificatifs desdits travaux et fournitures de matériaux, et aussi à la charge par ledit concessionnaire de justifier qu'il ne se trouve grevé d'aucune autre dette du chef de la concession.

Les sommes avancées par la compagnie du Nord produiront intérêt simple à 4 p. 100 par an, à compter de chaque versement.

Le compte général des avances faites, ainsi que celui des intérêts sur chaque versement partiel, sera arrêté après la mise en exploitation de la totalité de la ligne.

Art. 3. — A la garantie des avances qui seront faites par la compagnie du Nord, M. Lambert ès qualité lui cède, délègue et transporte, ce qui est accepté par MM. Griolet, de Waru et Hottinguer, ès qualités, le montant, en principal et intérêts, des sommes que M. Lambert ou la société du chemin de fer de

Bettrechies à Hon auront à recevoir de l'État et du département du Nord ou de toute autre part, à titre de garantie d'intérêt ou pour toute autre cause, notamment en vertu du traité de concesion du 16 juin 1891 et de la loi déclarative d'utilité publique, et ses droits jusqu'à concurrence de ladite avance à l'excédent annuel des recettes sur les dépenses de l'exploitation de la ligne de Bettrechies à Hon avec embranchement sur Bavai, tel que cet excédent lui sera dû par la compagnie qui exploitera.

A cet effet, M. Lambert ès qualité met et subroge la compagnie du Nord dans tous ses droits et actions contre l'État et le département du Nord résultant notamment dudit traité de concession et de la loi déclarative d'utilité publique et aussi dans ses droits et actions contre la compagnie exploitante.

M. Lambert ès qualité s'oblige à réitérer ces transports et délégation, à ses frais, à toute réquisition de la compagnie du Nord et à donner son concours à celle-ci pour lui faciliter le recouvrement des sommes transportées.

Il lui donne, dès à présent, tous pouvoirs et autorisations à l'effet de toucher la totalité des sommes et créances transportées et de les porter au crédit de la compagnie.

Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un double des présentes pour les faire signifier partout où besoin sera.

M. Lambert ès qualités a remis à la compagnie du Nord, qui le reconnaît, une ampliation du traité passé le 16 juin 1891 avec le département du Nord, par lequel il s'est engagé notamment (art. 11) à constituer une société anonyme qui se substituera à lui, et qui devra (art. 12) réaliser intégralement et employer le capital-actions stipulé dans ledit traité, avant de réclamer aucune partie des avances consenties ci-dessus.

Art. 4. — Les intérêts et le remboursement de l'avance énoncée à l'article 1er ci-dessus seront assurés par une annuité payable en deux termes égaux : le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année.

Les annuités de remboursement ci-dessus stipulées seront calculées du jour de l'arrêté de compte jusqu'au 31 décembre 1950, d'après le taux moyen d'intérêt (y compris la prime de remboursement et les droits et frais accessoires) des émissions d'obligations de la compagnie du Nord, pendant une année avant l'arrêté de compte.

En cas de non-payement total ou partiel d'une annuité à l'échéance prévue, comme aussi au cas où la compagnie du Nord resterait, d'une façon quelconque, à découvert sur le montant des sommes à payer, ce qui restera dû produira intérêt à 4 pour 100 l'an à compter de l'échéance.

Les sommes restant dues au 31 décembre 1950 seront prélevées sur les excédents des produits nets de toute sorte, conformément aux prévisions de l'article 3 ci-dessus.

Art. 5. — A raison des dispositions qui précèdent, la société du chemin de fer de Bettrechies à Hon ne pourra céder son exploitation qu'à une compagnie agréée par la compagnie du Nord.

La société du chemin de fer de Bettrechies à Hon s'engage, en outre, à n'entreprendre, en dehors des travaux que l'administration serait en droit de lui imposer, aucuns travaux nouveaux, lignes, embranchements, prolongements

ou autres, et à ne faire aucune émission d'obligations ou autre emprunt, sans l'assentiment de la compagnie du Nord, qui pourra en conséquence prendre à ce point de vue communication des projets et de la comptabilité de ladite société.

Art. 6. — La société du chemin de fer de Bettrechies à Hon se réserve la faculté que lui accorde la compagnie du Nord de faire construire et entretenir son matériel roulant, machines, voitures et wagons, chariots, trucks, etc., dans les ateliers du chemin de fer du Nord.

Art. 7. — Les parties font élection de domicile, savoir :

M. Lambert, en son nom et en celui de la société du chemin de fer de Bettrechies à Hon, à Paris, 162, boulevard Magenta,

Et la compagnie du Nord, en son siège social.

Cette élection de domicile sera attributive de juridiction.

Art. 8. — Les frais des présentes et ceux qui en seront la conséquence, les droits d'enregistrement et impôts de toute nature auxquels elles pourront donner lieu, seront à la charge de M. Lambert et de la société du chemin de fer de Bettrechies à Hon.

Art. 9. — Le présent traité ne deviendra définitif qu'aux conditions suivantes :

A. — M. Lambert, ou la société à constituer par lui, obtiendra pour la ligne du chemin de fer de Bettrechies à Hon les garanties prévues et notamment de l'État un concours équivalent à celui du département ;

B. — Ledit traité sera sanctionné par une loi autorisant la compagnie du Nord, conformément à l'article 3 de la loi du 20 novembre 1883, à en comprendre les résultats en recettes et en dépenses à son compté annuel d'exploitation.

Fait double à Paris, le 17 juillet 1891.

. . . .

AVENANT.

Entre les soussignés :

MM. Hippolyte-Gaston Griolet, André-Jean-Laurens de Waru, Omer-Henri Vallon,

Agissant en leur qualité d'administrateurs de la compagnie du chemin de fer du Nord,

D'une part ;

Et M. Alfred Lambert, ingénieur civil, demeurant à Paris, 162, boulevard Magenta, agissant tant en son nom personnel comme concessionnaire d'une ligne d'intérêt local à voie normale de $1^{m},44$ de largeur de Bettrechies à Hon avec embranchement sur Baval, que comme se portant fort pour la société en formation pour la construction et l'exploitation de ladite ligne,

D'autre part ;

Après avoir rappelé que par acte sous signatures privées, en date, à Paris, du 17 juillet 1891, un traité a été conclu entre la compagnie du chemin de fer du Nord et M. Lambert, ingénieur civil, réglant les conditions de l'avance

financière faite par la compagnie du chemin de fer du Nord à M. Lambert, en vue de la construction du chemin de fer d'intérêt local à voie normale de Bettrechies à Hon avec embranchement sur Bavai,

Il a été exposé ce qui suit :

Par suite de la substitution, à l'acte primitif de concession qui avait été passé le 16 juin 1891, entre le département du Nord et M. Lambert, de la nouvelle convention signée le 7 octobre 1892, les modifications suivantes sont apportées au traité d'avance financière ci-dessus désigné :

§ 1er. — Le texte de ce paragraphe est complété ainsi qu'il suit :

« Le conseil général du département du Nord a, dans ses séances du 29 août 1890, du 9 avril 1891 et du 24 août 1892 concédé, etc. »

Art. 3. — §§ 1er et 6. — La date du traité de concession conclu entre le département du Nord et M. Lambert devient 7 octobre 1892 au lieu de 16 juin 1891, date portée au traité.

Fait à Paris, le 8 février 1893.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

(*) Voir le type, *Ann.*, 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 14 août 1893.

DÉCRETS

(N° 385)

[19 décembre 1892]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification des routes nationales nos 25, 37 et 39, dans la traversée des anciennes fortifications d'Arras (Pas-de-Calais), conformément à la direction générale indiquée par une teinte carmin clair au plan en date des 21-28 avril 1892, qui restera annexé au présent décret.

Toutefois les anciennes directions des routes 25, 37 et 39 ne seront déclassées que du jour où les nouvelles routes auront été livrées à la circulation sur tout leur parcours.

2° La dépense prise en charge par l'État, évaluée à 162.000 fr., sera imputée sur les fonds mis annuellement à la disposition du Ministre des travaux publics pour la rectification des routes nationales;

3° Il est pris acte des engagements souscrits par le conseil municipal d'Arras, dans sa délibération du 7 octobre 1892;

4° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des rectifications projetées, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841;

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 386)

[24 juillet 1893]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Marne, d'une ligne de tramway entre Cormicy et et Verzy par Reims.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Marne, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Cormicy et Verzy par Reims.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Marne est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée le 8 juillet 1893 entre le préfet de la Marne, au nom du département, et M. Alfred Lambert, pour la rétrocession du tramway sus-mentionné, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 49.920 francs pour la ligne entière.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après

les bases fixées à la convention précitée du 8 juillet 1893, pour le maximum du capital de premier établissement, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

. . . .

CONVENTION

L'an 1893, le 8 juillet,

Entre les soussignés :

M. P. Viguié, préfet du département de la Marne, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte du département en vertu :

1° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways ;

2° Du décret du 18 mai 1881 portant règlement d'administration publique sur la forme des enquêtes d'utilité publique en matière de chemins de fer d'intérêt local et de tramways ;

3° Des décrets du 6 août 1881 portant règlement d'administration publique sur les voies ferrées qui empruntent le sol des voies publiques et approuvant le cahier des charges type pour la concession de tramways ;

4° Des délibérations du conseil général en date des 22 août 1890, 9 avril et 21 août 1891, 27 avril, 25 août 1892 et 8 juillet 1893,

D'une part ;

Et M. Alfred Lambert, ingénieur civil, demeurant à Paris, 162, boulevard Magenta,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Marne demande à l'État la concession d'une ligne de tramway à voie unique de 1 mètre de largeur entre rails, de Cormicy à Verzy, par Reims, telle qu'elle est définie au cahier des charges ci-annexé. Il s'engage à rétrocéder à M. Lambert, qui accepte, la construction et l'exploitation de cette ligne.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faites aux conditions suivantes :

Art. 2. — Le département s'engage à livrer ou à faire livrer par les communes intéressées tous les terrains nécessaires pour l'établissement du tramway ou de ses dépendances aussi bien dans les parties sur routes que dans celles établies en dehors des routes, pour l'élargissement des voies empruntées, la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et en général pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu.

Il est d'ailleurs entendu que les surfaces de terrain à fournir pour les gares, déduction faite d'une bande de 8 mètres de largeur parallèle à la voie principale, ne dépasseront pas 40 ares pour une gare ordinaire, 60 ares pour une gare terminus, 2 hectares pour la gare de Reims, y compris les dépôts et les ateliers, 25 ares pour une halte, et 1 are et demi pour un simple arrêt.

Le retrocessionnaire fournira au département ou aux communes toutes les pièces qui seront nécessaires pour faire les acquisitions de terrains traitées à l'amiable et pour suivre les expropriations.

Art. 3. — Le capital de premier établissement est limité, quelle que soit la dépense réelle, à un maximum de 2.496.000 francs.

Le montant effectif à compter comme formant le capital de premier établissement comprend :

a) Les acquisitions de terrains, l'établissement (infrastructure et superstructure) de la ligne et de ses dépendances, la construction des bâtiments, le matériel fixe et le mobilier des gares et stations, l'outillage des ateliers de réparation et le matériel roulant;

b) Les frais généraux d'études, de direction de personnel, de surveillance de travaux et faux frais de toute nature, qui ne pourront pes dépasser 7f,5 p. 100 des dépenses spécifiées au paragraphe *a*;

c) L'intérêt des capitaux engagés pendant la construction, fixé à forfait à 5 p. 100 des dépenses spécifiées au paragraphe *a*;

d) Les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations qui ne pourront pas dépasser 6 p. 100 du montant de la dépense à la charge de M. Lambert, déduction faite du capital qui pourrait lui être fourni par la compagnie des chemins de fer de l'Est;

e) Éventuellement, les insuffisances de recettes résultant de l'exploitation partielle des sections de ligne qui seraient ouvertes pendant la période de construction, à la demande du département, étant entendu que chacun des deux tronçons Cormicy-Reims et Reims-Verzy, pris dans son entier, sera considéré comme ligne indépendante, et non comme section de ligne à laquelle la présente clause soit applicable;

f) Et, s'il y a lieu, une prime d'économie égale à la moitié de la différence qui pourra subsister, à la fin des travaux, entre les dépenses réelles et le maximum fixé en tête du présent article.

Pour couvrir en partie les dépenses de premier établissement, le département fournira, en outre des terrains qui sont estimés à forfait à 247.720 francs, la somme nécessaire pour parfaire la moitié du montant effectif des dépenses déterminées par les paragraphes *a*, *b*, *c*, *d*, *e*, *f*. Le montant total de cette subvention en argent ne sera, en aucun cas, supérieure à 1.000.280 francs.

Le département s'engage en outre à remettre à M. Lambert, au fur et à mesure qu'il la recevra lui-même, la subvention accordée par l'État en vertu de l'article 36 de la loi du 11 juin 1880 et l'article 12 du décret du 20 mars 1882.

La longueur de la ligne devant servir de base aux calculs relatifs à cette subvention sera déterminée par un chaînage contradictoire de la voie principale entre les axes des stations de Cormicy et Reims d'une part, Reims et Verzy d'autre part.

Art. 4. — L'exploitation se fera aux risques et périls du rétrocessionnaire.

Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880, les dépenses d'exploitation et d'entretien ne seront admises en compte chaque année que jusqu'à concurrence d'un maximum kilométrique déterminé par la

formule $1.500 + \frac{R}{2}$, dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Si les dépenses réelles sont inférieures à ce maximum, elles seront majorées d'une prime égale aux deux tiers de l'économie réalisée.

Cette formule s'applique à un nombre de trains fixé comme il suit par jour et dans chaque sens :

Trois trains sur la ligne entière pour une recette brute inférieure à 4.000 fr. par kilomètre ;

Quatre trains pour une recette brute comprise entre 4.000 et 5.000 francs ;

Cinq trains pour une recette brute comprise entre 5.000 et 6.000 francs, et ainsi de suite à raison d'un voyage supplémentaire dans chaque sens pour chaque nouvelle augmentation de 1.000 francs sur la recette brute kilométrique. Le nombre des trains à mettre en service sur chacune de ces deux sections : Cormicy-Reims et Reims-Verzy, sera déterminé pour l'année entière d'après les recettes effectuées sur les sections pendant l'année précédente.

Le préfet pourra, le rétrocessionnaire entendu et avec l'adhésion de M. le Ministre des travaux publics, exiger un nombre de trains supérieur au nombre prévu ci-dessus.

En ce cas, il sera ajouté au maximum d'exploitation une somme de 70 centimes par chaque train kilométrique imposé.

Dans le cas où il aurait été fait usage de cette faculté, si les recettes ne couvrent pas les dépenses réelles d'exploitation, le déficit qui en résultera pour le rétrocessionnaire lui sera remboursé par le département jusqu'à concurrence de 70 centimes par train supplémentaire imposé.

Pour le calcul du remboursement, prévu par l'article 15 de la loi de 1880, il est entendu, en outre, que le capital de premier établissement n'entrera en compte que pour une somme égale à celle fournie par le rétrocessionnaire, soit 1.248.000 francs au maximum.

Art. 5. — La subvention départementale sera payée en quatre termes égaux, sur la justification de la part du rétrocessionnaire d'une dépense double en travaux exécutés.

Toutefois, le payement de la subvention devra être complété dans le mois de la mise en exploitation de la ligne.

Passé ce délai, toute somme restant due portera intérêt à 4 p. 100.

Le rétrocessionnaire remboursera également avec les intérêts à 4 p. 100 les sommes qu'il aurait encaissées en trop sur la subvention départementale.

En cas de retard apporté par l'État dans le payement de sa subvention, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 6. — Dans le cahier des charges annexé à la présente convention, il a été dérogé aux articles suivants du cahier des charges type, articles 6, 7, 9, 11, 23, 25, 26, 27, 29, 34, 36 et 38.

Art. 7. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention par le département des subventions de l'État au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880, dans les conditions prévues par l'article 12 du décret du 20 mars 1882.

Art. 8. — Avant la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 45.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 9. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire devra constituer une société anonyme. La société qui sera ainsi formée se substituera au rétrocessionnaire et deviendra solidairement responsable avec lui, envers le département de tous les engagements qu'il aurait contractés avec ce dernier.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en Conseil d'État, suivant dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Le préfet de la Marne,
P. Viguié.

Accepté par le rétrocessionnaire soussigné,
A. Lambert.

CAHIER DES CHARGES (*).

(N° 387)

[16 août 1893]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans les départements de l'Isère et de la Savoie, d'une ligne de tramway entre Pontcharra et la Rochette, avec embranchement sur Allevard.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :
Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 21 juillet 1893.

les départements de l'Isère et de la Savoie, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'une ligne de tramway, à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises, entre Pontcharra et la Rochette, avec embranchement de Détrier sur Allevard.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway susmentionnée par les départements de la Savoie et de l'Isère, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881 et conformément aux clauses et conditions des cahiers des charges ci-dessus visés.

Art. 4. — Sont approuvées les conventions passées, à la date des 16 et 22 juillet 1892, entre les préfets de la Savoie et de l'Isère, au nom des départements, d'une part, et MM. Bastin, Favre et Grosset, d'autre part, pour la concession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Lesdites conventions, ainsi que les plans et cahiers des charges mentionnés aux articles 1er et 3 ci-dessus, resteront annexés au présent décret.

. . . .

Département de l'Isère.

CONVENTION.

L'an 1892, le 22 juillet,

Entre M. Edmond Robert, officier de la Légion d'honneur et de l'instruction publique, préfet du département de l'Isère, agissant au nom et pour le compte du département en vertu de la délibération du conseil général en date du 26 avril 1892, des délibérations de la commission interdépartementale en date du 2 février et du 22 avril 1892, enfin des délibérations de la commission départementale en date des 28 mai 1892 et 21 juillet 1892,

D'une part,

Et MM. Bastin, Favre et Grosset, demeurant : les deux premiers à la Roche-Cevins (Savoie), et le troisième à Genève, 1, place du Port,

D'autre part;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de l'Isère concède à MM. Bastin, Favre et Grosset, sur son territoire, la construction et l'exploitation, pour une durée de

soixante-quinze ans, d'un tramway routier à traction mécanique et à voie de 1 mètre entre les bords intérieurs des rails, pour le transport des voyageurs et des marchandises entre Pontcharra (gare P.-L.-M.) et la Rochette, avec embranchement sur Allevard, tramway qui emprunte, sur le territoire de l'Isère, les routes départementales n°s 2 et 25 et le chemin de grande communication n° 9.

Art. 2. — MM. Bastin, Favre et Grosset acceptent de leur côté cette concession sans subvention ni garantie d'intérêt. Elle ne leur est consentie, d'ailleurs, que conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette loi et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, conditions auxquelles ils déclarent expressément souscrire.

Art. 3. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction dudit cahier des charges ont été modifiés et ajoutés les articles indiqués ci-après :

Article modifié : 7.

Articles ajoutés : 6 *bis*, 7 *bis*, 11 *bis*, 28 *bis*, 36 *bis*.

La longueur de la ligne sera déterminée au moyen d'un chaînage contradictoire entre les axes des bâtiments des voyageurs ou, à leur défaut, les axes des trottoirs à établir pour le service des voyageurs dans les gares terminus; il ne sera pas tenu compte, dans ce chaînage, des voies de garage ni des voies d'embranchement.

Art. 4. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, les concessionnaires devront constituer une société anonyme.

La société qui sera formée ainsi se substituera aux concessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'ils auront contractés avec ce dernier.

Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

(N° 388)

[16 août 1893]

Décret déclarant d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer d'Avesnes à Sars-Poteries (Nord).

Le Président de la République française,

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 20 août 1893.

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer d'Avesnes à Sars-Poteries.

En conséquence, la concession de cette ligne faite à titre éventuel à la compagnie du chemin de fer du Nord par la convention du 5 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant, est rendue définitive dans les conditions prévues par cette convention.

Art. 2. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général du Nord, dans sa délibération ci-dessus visée du 25 août 1892, de verser au Trésor, à titre de fonds de concours, une subvention de 110.000 francs pour l'établissement de la ligne.

. . . .

(N° 389)

[18 août 1893]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un tramway de la place de la République (à Paris) à Romainville.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un tramway, à moteur mécanique, de la place de la République à Romainville.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans le délai d'un an, à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée le 8 août 1893, entre le Ministre des travaux publics et M. Larmoyer, pour la concession de l'entreprise.

Ladite convention et le cahier des charges resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Dans un délai de six mois à partir de la date du présent décret, M. Larmoyer devra constituer une société anonyme qui lui sera substituée. Cette substitution devra être approuvée par un décret au Conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1893, le 8 août,

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par décret,

D'une part;

Et M. Léon Larmoyer, ancien élève de l'École polytechnique, demeurant à Paris, 50, boulevard Haussmann,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le Ministre des travaux publics concède à M. Larmoyer, qui accepte, la construction et l'exploitation d'un tramway à traction mécanique allant de la place de la République (à Paris), à l'extrémité de Romainville, et destiné au transport des voyageurs, bagages, messageries et petits colis, dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Ce cahier des charges est d'ailleurs conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 1, 2, 4, 6, 10, 11, 12, 14, 23, 27, 29, 36, 37, la suppression des articles 7, 8, 24, 25, 26, 28, 30, 32 et 34, et l'addition des articles 19 *bis* et 37 *bis*.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Lu et approuvé l'écriture :	Lu et approuvé :
Léon LARMOYER.	F.-J. VIETTE.

CAHIER DES CHARGES (*)

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 23 août 1893.

(N° 390)

[18 août 1893]

Décret déclarant d'utilité publique et concédant à titre définitif à la compagnie de l'Est la section du chemin de fer d'Esbly à Coulommiers comprise entre Esbly et Crécy.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la section du chemin de fer d'Esbly à Coulommiers comprise entre Esbly et Crécy.

En conséquence, la concession de cette section, faite, à titre éventuel, à la compagnie des chemins de fer de l'Est, par la loi du 30 avril 1886, est déclarée définitive, dans les conditions prévues par la convention du 11 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant.

Art. 2. — Viendront en déduction les dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement de ladite section, les subventions qui ont été ou qui seront offertes par le département, les communes ou les propriétaires intéressés.

. . . .

(N° 391)

[18 août 1893]

Décret reportant le délai pour les expropriations des lignes de tramways de la Drôme.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est reporté au 17 février 1894 le délai fixé par l'article 2 du décret ci-dessus visé du 17 août 1891, pour les expropriations des lignes de tramways de Saint-Vallier au Grand-Serre, de Tain à Romans, de Valence à Chabeuil et de Montélimar à Dieulefit.

. . . .

(N° 392)

[18 août 1893]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Dijon, d'un réseau de tramways à traction mécanique (convention et cahier des charges y annexés).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Dijon, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de tramways, à traction mécanique, destiné au transport des voyageurs.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, par la ville de Dijon, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 4. — Est approuvé le traité passé entre le maire de Dijon, au nom de la ville, d'une part, et MM. Grammont, Bellantant et Faye, d'autre part, pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ledit traité ainsi que le plan et le cahier des charges mentionnés aux articles 1 et 3 ci-dessus resteront annexés au présent décret.

Art. 5. — Dans le délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, MM. Grammont, Bellantant et Faye devront constituer une société anonyme qui leur sera substituée.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en Conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

. . . .

CONVENTION.

Entre les soussignés :

1° M. François Bordet aîné, maire de la ville de Dijon, agissant au nom des habitants de ladite ville, et spécialement autorisé par le conseil municipal suivant délibération du 3 août 1893;

D'une part;

2° M. Alexandre Grammont, industriel à Pont-de-Chéruy (Isère);

3° M. Francisque Bellantant, demeurant à Lyon, rue Sala, 60, représenté par M. Faye (Ennemond), désigné ci-après, suivant procuration du 7 août 1893 ci-annexée;

4° M. Faye (Ennemond), demeurant à Lyon, rue de la République,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Dijon, en instance pour obtenir la concession d'un réseau de tramways, s'engage, dans le cas où cette concession lui serait accordée, à rétrocéder ledit réseau à MM. Grammont, Bellantant et Faye, qui acceptent, pour une durée de soixante années, l'établissement et l'exploitation des lignes de tramways définies à l'article 2 du cahier des charges qui sera annexé au présent traité.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en suite de l'acceptation de MM. Grammont, Bellantant et Faye, en qualité de rétrocessionnaires, par M. le Ministre des travaux publics, est faite aux conditions suivantes.

Il est bien entendu que, dans le cas où la ville n'obtiendrait pas la concession demandée, il ne pourra être exigé de MM. Grammont, Bellantant et Faye aucune indemnité provenant de ce fait.

Art. 2. — MM. Grammont, Bellantant et Faye susnommés sont assujettis envers la ville de Dijon à toutes les obligations qui ont été imposées à celle-ci par le cahier des charges annexé au décret de concession, de même qu'ils seront subrogés aux avantages résultant pour la ville de ce même cahier des charges.

Ce cahier des charges est conforme au cahier type annexé au décret du 6 août 1881, sauf modifications ou additions aux articles 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 12, 14, 23, 29 et 37, et suppression des articles 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33 et 34.

Art. 3. — La ville se réserve le droit de demander ou d'accorder de nouvelles concessions de tramways; mais il est entendu que MM. Grammont, Bellantant et Faye auront, à conditions égales, un droit de préférence pendant

dix ans; un délai de trois mois leur sera accordé après notification pour formuler leur acceptation ou leur refus.

Passé ce délai, ils seront forclos du droit de préférence.

Art. 4. — La ville prendra à sa charge les travaux de première exécution qui résulteraient de la modification ultérieure du système actuel d'empierrement ou du pavage des chaussées empruntées. Il est bien entendu que si, pour l'exécution de ces travaux ou de tous autres concédés par la ville, il devenait nécessaire de procéder au déplacement des voies ferrées, la ville réemploierait les vieux matériaux sans pouvoir être astreinte à de nouvelles fournitures, excepté en ce qui concerne les pavés.

Art. 5. — Les achats d'immeubles qui seront nécessités pendant la période d'établissement des tramways, ainsi que les travaux de rectification des chaussées en face de ces immeubles, seront à la charge de la ville. Les rétrocessionnaires seront seuls chargés de tous les travaux de remaniement des bordures et chaussées nécessaires pour permettre l'établissement de la voie ferrée sur l'axe des chaussées partout où la largeur de 7 mètres pourra être acquise en déplaçant les bordures de trottoirs sans réduire ceux-ci à moins de $1^{m},10$ de largeur.

Art. 6. — La ville reversera à MM. Grammont, Bellantant et Faye la subvention qui serait accordée par l'État en compensation de l'entretien sur les routes nationales de la zone affectée au service de la voie ferrée. Elle s'engage à payer pour l'entretien des zones empruntées à la voirie urbaine, pour le même motif, la même allocation que celle accordée par l'État, et proportionnellement aux longueurs empruntées.

Art. 7. — Les rétrocessionnaires payeront à la ville, à titre de droit de stationnement, une redevance journalière de $0^{f},25$ par voiture en activité.

Le total des redevances, d'après état vérifié par l'administration, sera versé chaque mois et d'avance à la caisse du receveur municipal.

La ville concédera la location gratuite à MM. Grammont, Bellantant et Faye des surfaces occupées par les bureaux d'attente et de contrôle lorsque lesdits bureaux seront établis sur des terrains de la voirie urbaine ou appartenant à la ville et sous la condition que les agencements auront été reconnus par l'administration municipale en rapport avec les exigences de la circulation et en concordance harmonique avec les dispositions architecturales ou de perspective, des lieux environnants et avec faculté par la ville de demander le déplacement en cas d'urgence.

Une subvention équivalente aux droits d'octroi payés par les rétrocessionnaires sur les matériaux, objets et engins nécessaires à la construction des lignes et à la mise en service du réseau sera versée mensuellement aux rétrocessionnaires qui seront tenus de justifier par état la somme qu'ils auront avancée.

Art. 8. — Les rétrocessionnaires feront imprimer à leurs frais 300 exemplaires du traité de rétrocession et du cahier des charges et les remettront à l'administration municipale.

Art. 9. — En cas d'infraction aux clauses du cahier des charges ou à celles du traité de rétrocession pour les délais relatifs soit à la production des projets

soit à l'exécution des travaux, la ville sera en droit d'imposer aux rétrocessionnaires une amende qui pourra s'élever à 20 francs par jour de retard, indépendamment des dommages et intérêts auxquels lesdits rétrocessionnaires pourraient être condamnés envers les tiers, s'il y a lieu.

Le montant des amendes ainsi encourues sera arrêté par M. le préfet, les rétrocessionnaires entendus.

Art. 10. — Tous les engins, matériaux, apparaux, etc., nécessaires à la construction des tramways et à leur exploitation pendant la durée de la concession seront de provenance française.

Les rétrocessionnaires prennent en outre l'engagement de se conformer aux stipulations suivantes imposées par la ville de Dijon à tous ses entrepreneurs.

« Le directeur et tout le personnel employé à la construction et à l'exploitation de la concession seront de nationalité française. »

Sauf les cas exceptionnels dont l'administration reste seule juge, on n'emploiera sur les chantiers de construction que des ouvriers français. Parmi ces cas exceptionnels, figure la résidence plus qu'annuelle des ménages étrangers habitant la ville.

Fait à Dijon, en autant d'originaux qu'il y a de parties intéressées, le 3 août 1893.

Lu et approuvé, pour M. Bellantant :	Lu et approuvé :
FAYE.	FAYE.
Lu et approuvé :	Lu et approuvé :
GRAMMONT.	BORDET aîné, maire de Dijon.

Pardevant Me Édouard Chachuat et son collègue, notaires à Lyon, soussignés,

Comparaît :

M. Francisque Bellantant, rentier, demeurant à Lyon, rue Sala, n° 60,

Lequel par les présentes, constitue pour son mandataire :

M. Faye (Ennemond), demeurant à Lyon, rue de la République, 41, et cours Lafayette, 15,

Auquel il donne pouvoir de, pour lui et en son nom,

Signer l'acte de concession d'un tramway électrique dans la ville de Dijon en association avec M. Ennemond Faye, directeur de la compagnie d'assurances sur la vie l'Urbaine, demeurant à Lyon, cours Lafayette, n° 15, et M. Grammont, industriel, demeurant à Pont-de-Chéruy (Isère); prendre conjointement avec MM. Faye et Grammont tous engagements relatifs à cette concession, conclure tous marché;

Aux effets ci-dessus passer et signer tous actes et procès-verbaux, substituer et généralement faire le nécessaire.

Dont acte en brevet.

Fait et passé à Lyon, en l'étude de Me Chachuat, l'un des notaires soussignés sise place des Terreaux, n° 9.

L'an 1893, le 5 août.

Lecture faite, le comparant a signé avec les notaires.

CHACHUAT et FERREZ, notaires. BELLANTANT.

Ville de Dijon.

CAHIER DES CHARGES (*).

(N° 393)

[24 août 1893]

Décret autorisant la substitution à un particulier de la commune du Raincy, comme concessionnaire de la ligne de tramway du Raincy à Montfermeil.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est autorisée la substitution au sieur Dufrane-Macard de la commune du Raincy, conformément aux clauses et conditions du traité et du cahier des charges ci-dessus visés, comme concessionnaire de la ligne de tramway du Raincy à Montfermeil, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par décret du 24 avril 1888.

Art. 2. — Est approuvé le traité passé, le 3 novembre 1892, pour la rétrocession de l'entreprise, par la commune du Raincy, à la société anonyme du tramway du Raincy à Montfermeil et extensions;

Lesdits traités et le cahier des charges, mentionnés à l'article 1er, resteront annexés au présent décret.

Art. 3. — Il est interdit à la société anonyme du tramway du Raincy à Monfermeil et extensions, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation du tramway du Raincy à Montfermeil, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en Conseil d'État.

. . . .

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 26 août 1893.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 394)

[11 novembre 1892]

Travaux publics. — Construction de chemin de fer. — Offre de concours. — Conditions. — Intérêts. — (Commune de Lencloître.)

Lorsqu'une commune s'est engagée à payer à l'État pour la construction d'une ligne de chemin de fer une subvention fixe et le prix des terrains nécessaires à la construction de la voie ferrée sur son territoire, ne peut pas se soustraire à l'exécution de ses engagements par le seul motif que la construction de la ligne ne lui a pas procuré les avantages en vue desquels elle avait stipulé et que le prix des terrains acquis à l'amiable est supérieur à celui qui aurait été payé en cas d'expropriation. — Alors surtout que les dispositions adoptées pour la construction de la voie et de la gare dans cette commune sont les mêmes que celles qui ont été admises pour les stations de la même importance et que le prix des terrains acquis de gré à gré n'est pas exagéré, étant donnée la valeur du sol dans la région.

Intérêts : L'État ayant acheté directement les terrains nécessaires à l'établissement de la gare et de la voie, n'est pas fondé à soutenir qu'il a agi en qualité de mandataire de la commune, et qu'il a droit par suite aux intérêts à dater du jour des avances faites par lui.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'afin de déterminer l'administration à construire la ligne de Loudun à Châtellerault par Lencloître, cette dernière commune s'est, par délibération de son conseil municipal en date du 31 mars 1879, engagée à verser à titre de concours : 1° une subvention de 20.000 francs; 2° le prix des terrains nécessaires à la construction de la voie ferrée sur son territoire; que la délibération susdatée a mis à ces engagements, pour toutes conditions, que la voie ferrée sera commencée dans un délai de deux ans, qu'elle passerait au nord de Lencloître, et

que la gare serait située à moins de 1 kilomètre de l'hôtel de ville;

Considérant que, pour se soustraire à l'exécution de ses engagements, la commune requérante soutient que la construction de la ligne ne lui a pas procuré les avantages en vue desquels elle avait stipulé; que, d'ailleurs, le prix des terrains acquis à l'amiable par l'État a été de beaucoup supérieur à celui qu'elle aurait eu à payer en cas d'expropriation;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que toutes les conditions auxquelles le conseil municipal a soumis son offre de concours ont été remplies par l'État; que, d'autre part, les dispositions adoptées pour la construction de la voie et de la gare sont les mêmes que celui qui ont été admises pour les stations de la même importance; que le prix des terrains acquis de gré à gré, étant donnée la valeur du sol dans la région, n'est pas exagéré; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que l'arrêté attaqué a condamné la commune requérante à payer à l'État les sommes au versement desquelles elle s'est obligée;

Sur le recours incident de l'État :

Considérant que l'État ne justifie pas qu'en achetant directement les terrains nécessaires à l'établissement de la gare et de la voie, il ait agi en qualité de mandataire de la commune; qu'il suit de là qu'il n'est pas fondé à demander que, conformément aux dispositions de l'article 2001 du Code civil, les intérêts lui soient alloués à dater du jour des avances faites par lui; mais qu'aux termes de l'article 1153 il a droit aux intérêts des sommes dues à partir du jour de la demande... (La requête de la commune est rejetée. Les sommes dues par la commune porteront intérêts à partir du 7 août 1891.)

(N° 395)

[11 novembre 1892]

Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Garantie d'intérêts. — (Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Ligne du Rhône au Mont-Cenis.)

Compte d'exploitation. — Les conventions relatives à la classification des dépenses d'exploitation n'ont pas d'effet rétroactif: en conséquence, ne peuvent être admises comme dépenses d'exploitation celles qui n'étaient pas classées comme telles lors-

qu'elles ont été faites, alors même qu'une convention postérieure les y comprendrait (*).

Décidé que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée devait, en ce qui concerne la ligne du Rhône au Mont-Cenis, être considérée comme exploitant un réseau distinct de celui qui comprend les autres lignes à elle concédées et qu'elle ne saurait être tenue de faire nécessairement transiter par la voie du Rhône-Mont-Cenis les marchandises en provenance de certaines gares de son réseau principal et transportées au delà des points de jonction de cette ligne avec ledit réseau.

Décidé en conséquence qu'il n'y avait pas lieu d'inscrire en recette au profit de la ligne du Rhône-Mont-Cenis la moitié du produit net du trafic entre Marseille et Genève, qui n'a pas transité par cette ligne, alors surtout que ce transit par la ligne du Rhône-Mont-Cenis ne constituait pas la plus courte distance virtuelle à parcourir pour les transports à effectuer entre Marseille et Genève.

Décidé que les dépenses faites pour l'allongement du souterrain du Mont-Cenis, ayant eu pour objet la substitution d'un tracé à un autre et la construction d'une partie considérable de ce souterrain, ne pouvaient être considérées comme des dépenses de réparation même extraordinaire, d'ouvrages existants et qu'elles devaient dès lors figurer au compte de premier établissement.

Vu : 1° la requête de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté de M. le Ministre des travaux publics, en date du 31 août 1883, par lequel ce dernier a fixé le montant de la garantie d'intérêts afférente à la ligne du Rhône au Mont-Cenis pour l'exercice 1879, conformément aux conclusions de la commission de vérification des comptes, et a refusé de faire droit aux réclamations présentées par la compagnie à l'encontre de différents chefs des propositions de la commission; — *Ce faisant, attendu :* 1° en ce qui touche les indemnités relatives à l'accident de Châtillon; que le ministre a retranché à tort du compte des dépenses d'exploitation une somme de 440.499f,45, représentant des indemnités payées à diverses victimes de l'accident survenu à Châtillon en 1876, que ce retranchement a été opéré, à la vérité, suivant le précédent de 1877 consacré par arrêt de Conseil d'État du 11 mai 1883 (p. 686), mais que la compagnie

(*) Voy. 11 mai 1883, chemin de fer de Lyon (*Ann.* 1884, p. 129).

est recevable à reproduire la même demande à l'occasion d'un exercice différent et qu'il s'agit, d'ailleurs, d'autres condamnations rendues au profit de personnes différentes, et qu'à aucun point de vue l'exception de chose jugée ne peut lui être opposée; qu'au fond les dépenses dont il s'agit sont des dépenses d'exploitation, tant à cause de leur nature même que du caractère juridique du contrat intervenu entre l'État et la compagnie à l'égard de la ligne du Mont-Cenis, lequel est un contrat de concession qui exclut toute idée de faute ou de risque devant être laissé à la charge du concessionnaire exploitant, et qui n'admet que deux sortes de dépenses quelles qu'elles soient et deux comptes, celui de l'établissement et celui de l'exploitation; qu'enfin le législateur lui-même a tranché la difficulté et donné l'interprétation de l'article 12 du décret du 6 juin 1863 applicable dans l'espèce, en indiquant dans la loi du 20 novembre 1883, approbative de la convention du 26 mai précédent, que les indemnités payées aux victimes d'accident devaient figurer au compte d'exploitation; — 2° *en ce qui touche le partage du trafic détourné :* que la compagnie ne peut accepter la décision du ministre qui prescrit, pour la période du 11 avril 1879 au 24 septembre 1884, l'inscription en recette, au profit de la ligne du Rhône-Mont-Cenis, de la moitié du produit net du trafic qui n'a pas transité par cette ligne, bien que ce parcours dût être employé d'après le principe de la plus courte distance; que cette ligne, bien que concédée à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, constitue un réseau absolument distinct et doit être traitée comme une ligne étrangère dans ses rapports avec les autres lignes du réseau Paris-Lyon-Méditerranée; que, par suite, on doit suivre en ce qui la concerne les règles ordinairement adoptées pour le partage du trafic entre réseaux voisins, et qu'il doit être tenu compte, dans l'évaluation de la plus courte distance, non seulement des déclivités de plus de 15 millimètres, mais encore des transmissions d'un réseau à l'autre par l'adjonction d'une distance de 25 kilomètres pour chaque transmission; que ce mode de calcul, appliqué par l'État lui-même dans d'autres circonstances, a pour résultat de donner, en ce qui touche les transports des stations entre l'au delà de Culoz d'une part et l'au delà de Montmélian d'autre part, un avantage à l'itinéraire via Lyon sur le parcours par la ligne du Mont-Cenis; que, dès lors, il n'y a eu aucun détournement de trafic au préjudice de cette dernière ligne, et qu'aucune inscription au compte des recettes d'exploitation ne doit être opérée de ce chef; — 3° *en ce qui*

touche l'allongement du souterrain du Mont-Cenis : que c'est à tort que l'arrêté ministériel a déduit du compte d'exploitation et reporté au compte d'établissement la somme de 186.688f,90, représentant la dépense effectuée en 1879 pour assurer le tracé de la ligne à la sortie du souterrain aux abords de Modane; que l'imputation au compte d'exploitation faite par la compagnie était absolument justifiée par la nature de la dépense qui n'est que la suite d'autres travaux effectués dans le même but; qu'il ne s'agissait, en effet, que de substituer une partie nouvelle de souterrain, c'est-à-dire un ouvrage solide et définitif à un autre qui avait exigé des réparations incessantes; que le projet qui avait été soumis au ministre par la compagnie portait que la dépense nouvelle serait imputée sur les frais d'exploitation comme les dépenses déjà faites sur le même point de la ligne, et que le ministre a tacitement approuvé cette imputation admise d'ailleurs pour d'autres travaux dans des circonstances analogues; que la compagnie est dès lors fondée à demander le rétablissement au compte d'exploitation de la somme retranchée de ce chef par le ministre.

Vu : 2° le recours de la même compagnie, tendant à ce qu'il plaise au Conseil, par les motifs énoncés à l'appui de la précédente requête, annuler l'arrêté pris par le ministre des travaux publics, à la date du 22 janvier 1890, pour fixer le montant de la garantie d'intérêt afférente à la ligne du Rhône au Mont-Cenis pour l'exercice 1880;

Vu : 3° le recours de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée tendant à ce qu'il plaise au Conseil, par les mêmes motifs que ceux énoncés à l'appui des précédentes requêtes : annuler l'arrêté pris par le ministre des travaux publics, à la date du 4 août 1890, et fixant le montant de la garantie d'intérêt afférente à la ligne du Rhône au Mont-Cenis pour l'exercice 1881;

Vu les dépêches du ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter lesdits pourvois comme non fondés...; sur le partage du trafic détourné, attendu que la solution adoptee par le ministre, en l'absence de règle absolue, est la plus rationnelle et la plus équitable; que la prétention de la compagnie d'attribuer tout le trafic en discussion à son réseau principal est excessive et contraire aux usages adoptés entre l'État et d'autres compagnies; qu'elle ne saurait soutenir qu'elle doit être assimilée, en ce qui concerne son réseau principal et la ligne du Rhône-Mont-Cenis, à deux compagnies différentes, que par suite la taxe de transmission ne saurait entrer dans le calcul de

la plus courte distance et le trafic en transit être attribué à l'itinéraire par Lyon, pour les transports de Valence et des au delà avec Culoz et les au delà, mais que le partage par moitié est de nature à donner satisfaction à la compagnie; sur les dépenses relatives à l'allongement du souterrain du Mont-Cenis : attendu qu'il s'agit d'un travail nouveau, d'une addition aux ouvrages existants et non d'une substitution ou d'une réfection, et que ce travail considérable, puisqu'il s'agit d'une étendue de 1.500 mètres de galerie remplaçant une voie à ciel ouvert, constitue une construction supplémentaire d'établissement; que par suite le ministre, qui n'a jamais autorisé l'imputation proposée par la compagnie, est autorisé à inscrire cette dépense au compte d'établissement, au lieu du compte d'exploitation;

Vu le décret du 6 août 1863 portant règlement d'administration publique sur les justifications à faire par la compagnie du chemin de fer de Victor-Emmanuel en ce qui concerne la garantie d'intérêts accordée par l'État;

Vu la convention passée, les 9 juin 1866 et 27 juin 1867, entre l'État et les compagnies des chemins de fer Victor-Emmanuel et de Paris-Lyon-Méditerranée, pour la rétrocession à cette dernière compagnie de la ligne du Rhône au Mont-Cenis; ladite convention approuvée par les lois et décret du 27 septembre 1867, ensemble l'article 6 de la convention du 22 juillet 1858 et 11 juin 1859;

EN CE QUI TOUCHE *le retranchement du compte d'exploitation des sommes représentant des indemnités relatives à l'accident de Châtillon :*

Considérant que les dépenses dont la compagnie demande l'imputation au compte d'exploitation des années 1879, 1880 et 1881 représentent, soit des frais judiciaires, soit des indemnités ayant fait l'objet de condamnations mises à sa charge comme civilement responsable d'un délit commis par un de ses agents, et que lesdites dépenses ne sont pas de celles qui, par application de l'article 12 du décret du 6 août 1863, doivent être comprises dans les frais annuels d'entretien et d'exploitation; que si, dans une convention postérieure en date du 26 mai 1883, il a été stipulé que les indemnités pour accident devraient figurer au compte d'exploitation, cette disposition ne saurait avoir pour conséquence de modifier les droits de la compagnie pour tous les exercices antérieurs à ladite convention; que, par suite, la demande de la compagnie doit être rejetée;

En ce qui touche le partage du trafic de transit :

Considérant que le ministre des travaux publics a inscrit au compte des recettes d'exploitation pour les exercices susvisés diverses sommes représentant moitié du produit net du trafic entre Marseille et Genève, qui aurait dû régulièrement transiter par la ligne du Rhône-Mont-Cenis, mais que la compagnie requérante soutient que cette inscription n'est pas justifiée et en demande la suppression ;

Considérant que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée doit, en ce qui concerne la ligne du Rhône-Mont-Cenis, être considérée, à raison des conventions spéciales qui la régissent, comme exploitant un réseau distinct de celui qui comprend les autres lignes à elles concédées, et que par suite, à défaut de conventions réglant le mode de partage entre ces lignes concurrentes, ladite compagnie ne saurait être tenue de faire nécessairement transiter par la voie du Rhône-Mont-Cenis les marchandises en provenance de certaines gares de son réseau principal et transportées au delà des points de jonction de cette ligne avec ledit réseau ;

Considérant d'ailleurs qu'en appliquant par analogie, ainsi que prétend le faire le Ministre des travaux publics, les règles adoptées entre d'autres compagnies en vertu de conventions spéciales, et en tenant compte des majorations dont la compagnie est autorisée à se prévaloir pour les transmissions d'un réseau à l'autre, il résulte de l'instruction que le transit par la ligne du Rhône-Mont-Cenis ne constituait pas, à l'époque dont il s'agit, la plus courte distance virtuelle à parcourir pour les transports à effectuer entre Marseille et Genève, qui font l'objet du rétablissement opéré par le Ministre et que dans ces circonstances il y a lieu d'accueillir favorablement la demande de la compagnie sur ce point;

En ce qui touche l'imputation au compte d'établissement des sommes dépensées pour l'allongement du souterrain du Mont-Cenis :

Considérant que les travaux dont il s'agit, qui avaient pour objet la substitution d'un tracé à un autre, et la construction d'une partie considérable de souterrain, ne sauraient être considérés comme une simple réfection ou une réparation même extraordinaire des ouvrages existants, mais qu'ils comportaient l'exécution d'un travail nouveau dont la dépense doit, aux termes de l'article 12 du décret précité, être portée au compte de premier établissement; que, dès lors, c'est à tort que la compagnie qui ne saurait se prévaloir d'aucune autorisation à cet effet de la part du Ministre des travaux publics, a fait figurer les dépenses au compte d'exploitation ; que, par suite, elle n'est pas fondée

à contester l'imputation desdites dépenses qui a été opérée par les arrêtés attaqués et que la demande doit être rejetée... (Les arrêtés du Ministre des travaux publics en date du 31 août 1889, 10 mars 1890 et 11 octobre 1890 sont réformés en tant qu'ils ont inscrit au compte d'exploitation de la ligne du Rhône au Mont-Cenis diverses sommes représentant la moitié du trafic entre Marseille et Genève pendant les exercices 1879, 1880 et 1881. Le montant des recettes d'exploitation fixé par le Ministre sera diminué des sommes de 53.555f,92 pour l'année 1879, de 111 363f,41 pour l'année 1880, et de 105.357f,76 pour l'année 1881, et le montant de la garantie d'intérêt afférente auxdits exercices, réglé par les arrêtés susvisés, sera augmenté des sommes égales aux retranchements ordonnés. Rejet du surplus des conclusions de la compagnie P.-L.-M. L'État supportera la moitié des dépens.)

(N° 396)

[12 novembre 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations. — Loi du 21 *mai* 1836. — (Veuve Pointel et autres.)

Éléments imposables. — Femme imposée à raison de son fils, âgé de dix-huit ans, valide et habitant avec elle : régularité (Dame veuve Pointel, 1re esp.).

— Chevaux possédés au 1er janv. Imposition due (Gros, 2e esp.).

Réclamations. — Délai. — Rôle publié avant le 1er janvier : réclamation formée plus de trois mois après cette date : non-recevabilité (Lefebvre, 3e esp.).

Conseil d'État. — Recours collectif contre deux arrêtés ayant fait l'objet de notifications distinctes : recevabilité en ce qui concerne seulement la première contribution dénommée dans la requête (Gros, 2e esp.).

. . . .

(N° 397)

[18 novembre 1892]

Travaux publics. — Décompte. — Fers. — Variation des cours. — (Sieur Lelubez.)

Décidé, par application du cahier des charges et conformé-

ment au mode de procéder, suivi d'un commun accord par les parties au début de l'entreprise, que les fers devaient être payés à l'entrepreneur d'après le prix invariable porté au devis, et sans tenir compte de la variation des cours.

. . . .

CONSIDÉRANT que le sieur Lelubez a soumissionné le 5 avril 1883, avec un rabais de 29f,10 p. 100, les travaux du petit lycée Louis-le-Grand et qu'il résulte de l'instruction que de nombreux mémoires ont été réglés, après vérification, suivant la base invariable de 24 francs pour le prix des fers de 1re classe porté dans la série de prix de la ville de Paris publiée en octobre 1880 et cela sans avoir égard aux observations nos 62 et 63 de ladite série; que c'est dans ces circonstances que le requérant a soumissionné, le 10 juillet 1884, les travaux du grand lycée avec un rabais de 38f,50 p. 100 et que les premiers mémoires de ces travaux ont été réglés de la même manière que pour le petit lycée;

Considérant que, la ferronnerie constituant un des éléments principaux des deux soumissions du sieur Lelubez, une erreur initiale dans l'application du prix des fers ne doit pas facilement se présumer; que, d'ailleurs, c'est seulement au mois d'août 1885 que l'administration a émis la prétention de ne payer le prix des fers qu'en tenant compte des diminutions dans le cours de cette fourniture telles qu'elles sont prévues aux observations 62 et 63, mode de règlement qui aurait pour effet d'élever les rabais à des taux très supérieurs à ceux qui ont été consentis;

Mais considérant que, pour repousser l'application des observations 62 et 63 aux fournitures de son marché, le sieur Lelubez est fondé à se prévaloir des articles 27 et 32 des deux cahiers des charges qui régissent ses entreprises et aux termes desquels la valeur des matériaux est invariablement fixée par la série de prix soumissionnée sans qu'il soit permis aux parties d'élever aucune réclamation pour augmentation ou diminution du prix de ces matériaux; qu'en admettant que les dispositions de ces articles puissent être diversement interprétés, leur véritable sens, dans la commune intention des parties, doit résulter de l'interprétation qu'elles leur ont donnée dès l'origine; qu'ainsi c'est à tort que l'arrêté attaqué a rejeté la demande du requérant en décidant que le chiffre de 24 francs ne constituait pas le prix ferme des ouvrages en fer et que leur valeur devait être établie d'après ce chiffre augmenté ou diminué suivant les variations des cours des fers;

Sur les conclusions à fin d'intérêts : — ... (Arrêté annulé. Sieur Lelubez renvoyé devant le Ministre pour y être procédé à la liquidation des décomptes de ses entreprises de ferronnerie du petit et du grand lycée Louis-le-Grand en lui tenant compte, sous déduction des rabais des adjudications, des prix portés à la série de prix de la ville de Paris d'octobre 1880 sans leur faire subir aucune modification à raison des variations survenues dans le cours des matériaux. Le sieur Lelubez aura droit, à partir du 30 octobre 1886, aux intérêts des sommes à lui dues par l'État et aux intérêts des intérêts à partir du 20 septembre 1888. Dépens supportés par l'État.)

(N° 598)

[18 novembre 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi du 21 *mai* 1836. — (Sieur Saint-Rémy et autres.)

Dégradations n'ayant pas le caractère extraordinaire eu égard au faible accroissement des dépenses normales (37 *francs*). *Décharge* (*Saint-Rémy*).

Évaluation des dégradations, en tenant compte des distances parcourues, de la saison, du nombre et du poids des chargements : régularité (*Saint-Rémy*).

Réclamations. — Recours formé plus de deux mois après la notification de l'arrêté attaqué : déchéance (*Visseaux*).

En ce qui concerne *le chemin de grande communication n°* 19 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les transports effectués en 1887 par le sieur Saint-Rémy, Henry, sur le chemin de grande communication n° 19 ont causé des dégradations extraordinaires au chemin dont s'agit; que, pour déterminer les sommes nécessaires à la réparation desdites dégradations, il a été tenu compte, dans l'expertise et la tierce expertise, du nombre et du poids des chargements, des distances parcourues, de la saison et des diverses circonstances dans lesquelles ces transports ont été faits; que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture, en fixant à 116 francs la subvention qui devait être mise à la charge du requérant, a fait une juste évaluation des dégradations causées par ses transports;

En ce qui concerne le chemin d'intérêt commun n° 10 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dégradations à raison desquelles une subvention spéciale a été imposée au sieur Saint-Rémy, Henry, ne constituent pas, eu égard à la faible différence entre les dépenses occasionnées par l'usage normal du chemin n° 10 et celles qu'ont nécessitées les transports du sieur Saint-Rémy, Henry, des dégradations extraordinaires dans le sens de l'article 14 de la loi du 21 mai 1836; qu'ainsi le requérant est fondé à demander décharge de la subvention spéciale de 37 francs qui lui a été imposée pour les dégradations causées, en 1887, par ses transports au chemin dont s'agit;

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'à raison des circonstances de l'affaire il y a lieu de mettre les frais d'expertise à la charge des communes intéressées à l'entretien des chemins dont s'agit... (Décharge de la subvention relative au chemin n° 10. Frais d'expertise à la charge des communes intéressées.)

(N° 399)

[18 novembre 1892]

Cours d'eau non navigables. — Taxes syndicales. — Recours non accompagné d'une expédition de l'arrêté attaqué : déchéance. — (Sieur Chaillan.)

(Recours contre un arrêté du 2 mai 1892; Basses-Alpes; taxe; 1891; syndicat de Chaudon; rejet par application du décret du 22 juillet 1806 et loi du 22 juillet 1889, article 61; le sieur Chaillan ne produit pas une expédition de l'arrêté attaqué.)

(N° 400)

[18 novembre 1892]

Travaux publics. — Décompte. — Construction d'un pont. — (Sieur Ménochet contre Commune de la Courbe.)

Acceptation. — Réclamations renouvelées, après un désiste-

ment formel, lors de l'acceptation sans réserves du décompte : non-recevabilité (*II*).

Ouvrage prévu mais non exécuté. — L'administration ayant renoncé à l'exécution de l'un des ouvrages prévus au marché, l'entrepreneur qui l'a néanmoins exécuté, sans ordre de service, n'est pas fondé à en réclamer le prix (*VII*).

Inscriptions au décompte non définitives; question réservée; absence de préjudice : non-recevabilité (*III*).

Intérêts. — Les intérêts ne sont pas dus à compter de la mise en demeure de payer, mais seulement à compter de la demande en justice (*VIII*).

Prix supplémentaire demandé à raison — de modifications apportées au projet primitif. Rejet : elles ont été connues de l'entrepreneur avant l'adjudication (*VI*)*; — de l'effondrement, dans la rivière, d'un pont pendant sa démolition et des difficultés en résultant pour l'enlèvement des matériaux. Rejet : la démolition rentrait dans le marché et il n'est pas établi que cet effondrement soit dû à un cas de force majeure* (*V*).

Procédure. — Double degré de juridiction. — Chefs de réclamation soumis directement au Conseil d'État : non-recevabilité (*XIV*).

Sujétions non établies (*II*, *IX*).

. . . .

I. 1er, 4e et 5e chefs. — EN CE QUI CONCERNE *les réclamations présentées par le sieur Ménochet sous les chefs 1, 4 et 5, et ayant trait à la location d'une pompe d'épuisement, à la construction d'un bâtardeau et à la substitution du sable de la carrière de Mesnil-Jean à celui de la carrière de Montgaroult :*

Considérant que dans le règlement de comptes intervenu le 22 septembre 1884 et accepté, sans réserve, par l'entrepreneur, tous les ouvrages dont s'agit figurent comme exécutés à cette date, et comme payés suivant les prix du bordereau; que, d'autre part, l'entrepreneur qui avait déjà adressé des réclamations au préfet au sujet des difficultés qu'il rencontrait dans l'exécution des travaux, notamment à la date du 18 juillet 1884, a, le 22 septembre suivant, le jour même de l'acceptation du décompte partiel, déclaré dans une nouvelle lettre au préfet qu'il retirait toutes ses réclamations, lesquelles devaient être considérées comme nulles ou non avenues; que, dès lors, le sieur Ménochet, qui ne justifie pas avoir, depuis le 22 septembre 1884, et sur les ordres de l'administration, soit construit un nouveau bâtardeau, soit ouvert de nouvelles carrières à Mesnil-Jean, ne

saurait réclamer un supplément de prix pour les travaux dont s'agit, et que c'est avec raison que ses réclamations ont été rejetées par le conseil de préfecture;

II. 2e chef. — *En ce qui concerne le supplément de prix demandé par le requérant pour les déblais de fouilles à raison de ce que ces déblais auraient été transportés à une distance d'environ 30 mètres :*

Considérant que le sieur Ménochet ne justifie pas que les déblais dont s'agit aient été exécutés dans d'autres conditions que celles du marché, et qu'il ne produit aucun ordre de l'administration lui prescrivant le transport des terres extraites à des distances ne rentrant pas dans les prévisions du contrat; que, d'ailleurs, si ces terres ont été, comme il le soutient, employées en remblais, le prix de leur transport se trouvera compris dans celui des remblais; qu'ainsi c'est avec raison que la réclamation a été rejetée;

III. 3e chef. — *En ce qui concerne le cube des remblais :*

Considérant qu'il est reconnu par la commune que le chiffre de 613 mètres cubes de remblais porté au décompte du 21 septembre 1885, et que le requérant soutient être inférieur à celui du cube réel, n'a pas été inscrit à titre définitif, et que ce chiffre pourra être modifié, s'il y a lieu, dans le métré des terrassements qui sera dressé après l'achèvement des travaux; que, dans ces circonstances, l'arrêté attaqué, qui a réservé sur ce point les droits de l'entrepreneur, ne lui fait pas grief;

IV. 6e chef. — *En ce qui concerne le remplacement de la chaux d'Iray par la chaux de Laigle :*

Considérant que, s'il résulte de l'instruction que l'administration, après avoir, au cours des travaux, autorisé l'emploi de la chaux d'Iray aux lieu et place de la chaux de Laigle en pierre, prévue au devis, a, le 15 juillet 1884, retiré cette autorisation, l'entrepreneur ne justifie d'aucun ordre lui prescrivant l'emploi de la chaux de Laigle en poudre; que, dès lors, c'est avec raison que cette fourniture a été payée d'après les prévisions du devis et les prix du bordereau;

V. 7e chef. — *En ce qui concerne la démolition du pont et la retaille de la vieille pierre :*

Considérant que, pour demander de ce chef un supplément de prix, l'entrepreneur se fonde sur ce que, les piles et les voûtes de l'ancien pont s'étant effondrées, il avait fallu extraire tous les matériaux du lit de la rivière, et qu'ainsi ce travail avait présenté des difficultés exceptionnelles;

Considérant qu'aux termes du marché, les travaux de démolitions rentraient expressément dans les obligations de l'entrepreneur, et que celui-ci n'allègue pas qu'on doive attribuer à un cas de de force majeure l'effondrement des vieilles maçonneries; que, dès lors, il n'est pas fondé à réclamer un supplément de prix à raison des difficultés qui ont pu être la conséquence de cet accident;

8e chef. — *En ce qui concerne la fourniture des pierres neuves :*

Considérant que le sieur Ménochet réclame pour fourniture de 8 mètres cubes de pierre de taille neuve la somme de 784 francs, mais qu'il n'apporte aucune justification à l'appui de cette fourniture, que la commune soutient n'avoir pas été faite; qu'ainsi c'est avec raison que sa réclamation a été rejetée;

9e chef. — *En ce qui concerne le ciment et le béton employés pour le raccordement de la bordure des trottoirs avec la plinthe de l'ouvrage :*

Considérant qu'une somme de 20 francs a été portée au décompte pour rémunérer l'entrepreneur de la petite quantité de ciment et de béton dont s'agit, et que le requérant n'établit pas que ce prix soit insuffisant;

VI. 10e chef. — *En ce qui concerne la modification apportée dans la construction des cintres :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment tant de la réserve insérée au bas du détail estimatif que des dessins, plans et profils à l'entrepreneur, que celui-ci a eu connaissance, dès avant l'adjudication, des modifications apportées au projet primitif par le comité consultatif de la vicinalité; que, dès lors, il n'est pas fondé à demander un supplément de prix à raison de ces prétendues modifications;

VII. 11e chef. — *En ce qui concerne la réclamation d'une somme de* 344f,25 *pour l'établissement d'une passerelle pour les piétons :*

Considérant que, si l'établissement d'une passerelle pendant la durée des travaux était prévue au devis, et si la dépense en était fixée par le détail estimatif à 344f,25, il résulte de l'instruction et notamment de l'état modificatif du projet en date du 23 septembre 1884, que l'administration renonça, en cours des travaux, à l'exécution de cet ouvrage; que, dès lors, l'entrepreneur qui, d'ailleurs, ne produit aucun ordre de service lui prescrivant le travail dont s'agit, n'est pas fondé à en réclamer le prix; qu'il ne l'est pas davantage à demander subsidiairement

une indemnité pour suppression d'ouvrage dont il ne justifie pas avoir éprouvé un préjudice ;

En ce qui concerne la réclamation pour réductions sur les prix du jointoiement des maçonneries :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le prix de 352f,87, dont le requérant demande l'allocation, se trouvé compris dans la somme de 21.785f,92 à laquelle l'arrêté attaqué a fixé le montant du décompte ; qu'ainsi la réclamation n'est pas fondée et doit être rejetée ;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que dans les circonstances de l'affaire c'est avec raison qu'ils ont été mis jusqu'à concurrence de deux tiers à la charge de l'entrepreneur, et d'un tiers à la charge de la commune ;

VIII. *En ce qui concerne les intérêts :*

Considérant que le sieur Ménochet a demandé, devant le conseil de préfecture, que les intérêts des sommes à lui dues lui fussent alloués à partir du 21 mars 1885, jour de la mise en demeure par lui adressée à la commune d'avoir à lui payer le reliquat de ces sommes ; mais qu'aux termes de l'article 1153 du Code civil les intérêts ne sont dus qu'à partir du jour de la demande qui en est faite en justice ; que c'est donc seulement à partir du 6 mars 1886, date de cette demande au conseil de préfecture, que les intérêts doivent courir au profit du requérant ;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts : . . . .

IX. *En ce qui concerne les conclusions du sieur Ménochet, tendant à l'allocation de la somme de* 6.615 *francs, montant d'autres chefs de réclamations :*

Considérant qu'aucun de ces différents chefs n'a été soumis au conseil de préfecture ; que, dès lors, le requérant n'est pas recevable à les présenter directement devant le Conseil d'État...

(Le sieur Ménochet aura droit aux intérêts des sommes qui lui ont été allouées par le conseil de préfecture à partir du 6 mars 1886, et aux intérêts des intérêts échus le 25 mai 1887 et le 16 avril 1890. Surplus des conclusions rejeté. Dépens mis à la charge du sieur Ménochet.)

(N° 401)

[18 novembre 1892]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Offre de concours à la condition que la gare serait établie à un point avantageux pour la

commune ; emplacement accepté lors de l'enquête et remplissant le but que s'était proposé le conseil municipal ; subvention due. — (Commune de Chessy.)

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction, et notamment des termes des délibérations du conseil municipal de Chessy, qu'en votant une subvention de 20.000 francs pour la construction du chemin de fer, son but, formulé et précisé à diverses reprises, était d'obtenir le passage de la voie au sud d'Ervy, de manière à la rapprocher de Chessy et d'éviter aux attelages se rendant à la gare la montée de la côte qu'ils auraient été obligés de gravir si l'administration avait opté pour l'autre tracé, lequel passait au nord d'Ervy ; que ce but a été atteint ; qu'en effet le tracé sud a été adopté sur ce point du parcours, et que l'emplacement actuel de la gare est celui que le conseil municipal avait accepté lors de l'enquête et contre lequel il n'a jamais protesté avant le jour où le payement de la subvention lui a été réclamé ; qu'ainsi la commune requérante n'est pas fondée à soutenir que les conditions mises au payement de cette subvention n'auraient pas été exécutées ; qu'il y a donc lieu d'annuler l'arrêté attaqué, et, faisant droit au recours incident du ministre, de condamner la commune au versement de l'intégralité de la subvention qu'elle a promise... (Arrêté annulé. La commune payera à l'État la somme de 20.000 francs promise par elle.)

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE

(N° 402)

[17 août 1893]

Envoi d'un règlement d'administration publique portant organisation du personnel des agents inférieurs des Ponts et Chaussées.

Monsieur le Préfet, le Parlement, dans le vote du budget de 1893, a accordé une augmentation de 50.000 francs destinée à la création de quelques emplois d'éclusier et à l'augmentation des traitements des gardes de navigation.

Il m'a paru utile de profiter de cette occasion pour transformer en un règlement d'administration publique le décret du 11 juin 1888 qui règle la situation des agents inférieurs des Ponts et Chaussées (gardes de navigation, éclusiers, pontiers, barragistes, gardiens de phare, etc.).

J'ai l'honneur de vous adresser un exemplaire de ce règlement qui a été délibéré en Conseil d'État.

Le nouveau décret supprime les catégories dans lesquelles était classée chacune des sections de voies navigables en ce qui concerne le personnel. Il n'existe plus qu'une série de traitements pour les grades et une autre pour les éclusiers, pontiers, etc... Aucune modification n'est apportée aux traitements des gardiens de phares.

Pour assurer l'exécution du présent règlement, j'ai décidé qu'à partir du 1er octobre prochain les éclusiers, pontiers, etc., seront inscrits dans la classe qui leur assure un traitement correspondant à celui dont ils jouissent actuellement. Ainsi les agents qui ont un traitement de 600 francs seront placés dans la 1re classe, ceux qui ont 550 francs feront partie de la 2e classe et ainsi de suite.

En ce qui concerne les gardes de navigation dont les traitements doivent être augmentés suivant le vœu du Parlement, ils seront inscrits dans la classe qui leur assure un traitement supérieur de 50 francs à celui qu'ils reçoivent aujourd'hui, sans cependant que ce traitement puisse rester au-dessous de 700 francs, traitement minimum. Ainsi les gardes de 1re classe recevant aujourd'hui 700 francs deviendront gardes de 4e classe au traitement de 750 francs; ceux qui reçoivent un traitement inférieur à 700 francs feront partie de la 5e classe au traitement de 700 francs.

L'augmentation de traitement accordée aux gardes de navigation remontera au 1er janvier dernier pour les gardes actuellement en fonctions et devra, par conséquent, faire l'objet d'un rappel.

Je me réserve d'ailleurs de statuer par décision individuelle sur les cas spéciaux qui pourraient m'être signalés par MM. les Ingénieurs en chef.

Ces chefs de service devront m'adresser prochainement des propositions pour me permettre de fixer la classe de début des éclusiers, pontiers et barragistes sur chacune des sections de voies navigables dont ils sont chargés, conformément au dernier paragraphe de l'article 7 du présent décret.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire et du règlement d'administration publique à MM. les Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

DECRET.

[17 août 1893]

Le Président de la République française,

Vu la loi du 5 juillet 1850;

Vu le décret du 11 juin 1888;

Vu la loi de finances portant fixation du budget de 1893;

Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le personnel des agents inférieurs du service des ponts et chaussées comprend :

1° Les agents de la navigation intérieure;
2° Les agents des ports maritimes de commerce;
3° Les agents du service des phares et balises.

TITRE I. — AGENTS DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE.

Art. 2. — Le personnel des agents inférieurs de la navigation intérieure comprend, les gardes de navigation, les éclusiers, les barragistes, les pontiers, les mécaniciens, enfin les agents divers mentionnés à l'article 17 ci-après.

Art. 3. — Les agents de la navigation intérieure concourent, chacun suivant les indications de sa commission, à la surveillance de la police des fleuves, rivières, canaux, lacs et étangs (notamment en ce qui concerne la navigation et la pêche fluviales) ainsi que de leurs rives, berges et dépendances, et des ports publics de navigation intérieure.

Ils recherchent et constatent les délits et les contraventions dans la circonscription qui leur est assignée.

Art. 4. — Les gardes de navigation surveillent, sous l'autorité des conducteurs et des commis des ponts et chaussées, le service des éclusiers, pontiers, barragistes et autres agents inférieurs de la navigation, ainsi que le travail des cantonniers et des ouvriers auxiliaires.

Art. 5. — Les éclusiers, pontiers, barragistes et autres agents sont chargés de la manœuvre des ouvrages établis sur les voies navigables et leurs dépendances.

Ils sont placés sous les ordres immédiats des conducteurs et commis des ponts et chaussées et des gardes de navigation.

Art. 6. — Les gardes sont partagés en cinq classes pour lesquelles le traitement annuel est fixé ainsi qu'il suit :

1re classe	1.000 fr.
2e classe	900
3e classe	800
4e classe	750
5e classe	700

Tous les gardes débutent par la 5e classe.

Toutefois les éclusiers et barragistes chefs au traitement de 800 francs qui seraient nommés gardes seraient immédiatement placés dans la 3e classe.

Art. 7. — Les éclusiers, barragistes et pontiers sont partagés

en cinq classes pour lesquelles le traitement annuel est fixé ainsi qu'il suit :

1re classe	600
2e classe	550
3e classe	500
4e classe	450
5e classe	400

Moyennant les traitements ainsi fixés, les éclusiers, barragistes et pontiers doivent faire, indépendamment de la manœuvre de l'ouvrage auquel ils sont spécialement attachés, celle des autres ouvrages situés à proximité dont le service leur aura été confié. Néanmoins, lorsqu'ils sont chargés de la manœuvre d'un autre ouvrage qui, à raison de sa position et de son importance aurait pu motiver l'emploi d'un agent spécial, il peut leur être accordé un supplément de traitement qui, dans aucun cas, ne devra dépasser 100 francs.

Lorsque plusieurs agents sont attachés au service d'un même ouvrage, l'un d'eux a commandement sur les autres avec le titre de chef et reçoit un supplément de traitement de 100 francs.

Ce supplément peut être porté à 200 francs pour les chefs éclusiers ou barragistes qui occupent ces fonctions depuis dix ans au moins.

Le Ministre des travaux publics fixe pour chaque section de voie navigable, la classe par laquelle débutent les éclusiers, pontiers et barragistes et la classe la plus élevée à laquelle ils peuvent arriver sur cette section.

Art. 8. — Les agents de la navigation à qui l'État ne fournit pas de logement reçoivent, en sus de leur traitement, une indemnité annuelle de 100 à 150 francs.

Le Ministre des travaux publics peut, en outre, dans les localités où la vie est particulièrement chère, accorder aux agents une indemnité de résidence.

Ces allocations ne sont pas soumises aux retenues pour la retraite.

Art. 9. — Indépendamment des éclusiers, barragistes et pontiers, des mécaniciens commissionnés peuvent être attachés aux ouvrages dont la manœuvre exige des ouvriers d'art. Leurs émoluments sont fixés par le Ministre suivant les circonstances.

Art. 10. — Les agents inférieurs sont nommés par le Ministre des travaux publics.

Tous les emplois de début sont réservés aux anciens sous-officiers présentés en vertu de l'article 24 de la loi du 18 mars

1889, par la commission de classement siégeant au Ministère de la guerre, ou aux anciens militaires gradés remplissant les conditions déterminées par le règlement d'administration publique du 28 janvier 1892, rendu en exécution de l'article 84 de la loi du 15 juillet 1889.

A défaut de candidat de cette catégorie, les agents sont nommés sur la proposition de l'ingénieur en chef et après avis du préfet et choisis de préférence parmi les anciens militaires des armées de terre et de mer et parmi les ouvriers d'art.

Les gardes sont plus particulièrement recrutés parmi les agents inférieurs de la navigation ayant rendus de bons services.

Art. 11. — Nul ne peut être nommé s'il n'est Français, âgé de vingt-cinq ans au moins et de trente-cinq ans au plus; toutefois, la limite d'âge peut être reculée pour les candidats qui justifient de services civils ou militaires admissibles pour la retraite d'un nombre d'années égal à celui des années de services antérieurs. En aucun cas, sauf pour les gardes qui sont pris parmi les agents inférieurs, le candidat ne devra avoir dépassé l'âge de quarante-cinq ans.

Les demandes adressées aux ingénieurs en chef de navigation doivent être accompagnées :

1° D'un acte de naissance;

2° D'un certificat de médecin constatant que le postulant n'est atteint d'aucune infirmité apparente ou cachée qui s'oppose à un service actif ou journalier;

3° D'un extrait du casier judiciaire;

4° D'un certificat d'un ingénieur des ponts et chaussées constatant que le candidat peut rédiger convenablement un procès-verbal et, pour l'emploi de garde de navigation, qu'il est en état de faire un métré élémentaire.

La promotion des agents à une classe supérieure est faite par le Ministre, sur la proposition de l'ingénieur en chef et après avis du préfet.

Un agent ne peut être promu à une classe supérieure s'il ne compte au moins trois ans de service dans la classe immédiatement inférieure.

Art. 13. — En cas de négligence dans le service ou d'actes répréhensibles, les punitions encourues sont :

1° La retenue du traitement, qui ne peut excéder la moitié du traitement fixe pendant deux mois;

2° L'abaissement de classe;

3° La révocation.

Ces punitions sont prononcées par le Ministre sur le rapport de l'ingénieur en chef et après avis du préfet.

Art. 14. — Le changement de résidence des agents inférieurs de la navigation dans l'étendue d'un même service est prononcé par l'ingénieur en chef, qui en avertit immédiatenant le Ministre des travaux publics.

Art. 15. — Les agents inférieurs de la navigation peuvent être mis en disponibilité pour cause de maladie ou d'infirmités temporaires entraînant cessation de travail pendant plus de trois mois.

Dans ce cas, ils conservent la moitié du traitement de leur grade sans accessoires.

Art. 16. — Les emplois de garde de navigation, éclusier, etc., sont incompatibles avec toute autre fonction. Il est interdit à ces agents de tenir auberge ou de vendre des denrées ou boissons au détail; ils ne peuvent, sauf en cas d'autorisation ministérielle, rien recevoir des départements, des communes, des établissements publics et des particuliers pour les opérations qu'ils auront à faire en raison de leurs fonctions.

Art. 17. — Les agents chargés de la manœuvre d'ouvrages de peu d'importance ou qui ne se manœuvrent qu'accidentellement, et les autres agents du service de la navigation intérieure qui, par la nature de leurs fonctions ne peuvent être assimilés à des gardes et à des éclusiers, reçoivent des traitements qui sont fixés par le Ministre suivant les circonstances.

Art. 18. — Des décisions ministérielles fixeront, à titre de mesure transitoire, la répartition des agents de la navigation intérieure actuellement en service entre les différentes classes prévues au présent décret.

TITRE II. — AGENTS DU SERVICE DES PORTS MARITIMES DE COMMERCE.

Art. 19. — Le personnel inférieur du service des ports maritimes de commerce comprend : des éclusiers, des pontiers, des mécaniciens commissionnés, et enfin des agents analogues à ceux mentionnés à l'article 17 ci-dessus concernant la navigation intérieure.

Art. 20. — Les agents du service des ports maritimes de commerce concourent, chacun, suivant les indications de sa commission, à la surveillance et à la police de ces ports et

de leurs dépendances dans l'étendue du service qui leur est confié, sauf en ce qui concerne les mesures de police dont l'application est exclusivement confiée aux officiers et maîtres de port.

Les dispositions concernant les agents de la navigation intérieure contenues dans les articles 3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 sont applicables aux agents du service des ports maritimes.

Les dispositions de l'article 17 sont applicables aux agents chargés de la manœuvre de ponts mobiles ou d'écluses de peu d'importance ou qui ne se manœuvrent qu'accidentellement, ainsi qu'aux autres agents du service des ports maritimes qui, par la nature de leurs fonctions, ne peuvent être assimilés à des éclusiers ou à des pontiers.

TITRE III. — AGENTS DU SERVICE DES PHARES ET BALISES.

Art. 21. — Le personnel des agents inférieurs du service des phares et balises comprend les gardiens classés des phares et balises et les gardiens hors classe mentionnés à l'article 23 ci-après.

Ces divers agents concourent, chacun suivant les indications de sa commission, à l'entretien et au fonctionnement de l'éclairage et du balisage des côtes, ainsi qu'à la surveillance et à la protection des ouvrages à terre et à la mer, sous les ordres des ingénieurs, conducteurs et commis des ponts et chaussées.

Art. 22. — Le Ministre des travaux publics fixe, sur la proposition de l'ingénieur en chef, pour chacun des établissements ou services de l'éclairage ou du balisage, le nombre des maîtres ou gardiens classés ainsi que le nombre et les émoluments respectifs des divers gardiens hors classe qui sont attachés à cet établissement ou service.

Art. 23. — Les gardiens classés sont répartis en sept classes dont les traitements sont fixés comme il suit :

Maître de phare.	1.200 fr.
Gardien de 1re classe.	1.000
— de 2e classe.	875
— de 3e classe.	800
— de 4e classe	725
— de 5e classe	650
— de 6e classe	575

Moyennant les traitements ainsi fixés, les maîtres et gardiens doivent faire, indépendamment du service de l'établissement

auquel ils sont spécialement attachés, le service des autres établissements situés à proximité qui leur sont confiés par l'administration. Néanmoins, lorsqu'ils sont chargés du service d'un autre établissement qui, en raison de sa position et de son importance, aurait pu motiver l'emploi d'un agent spécial, il peut leur être accordé un supplément de traitement qui, dans aucun cas, ne devra dépasser 100 francs.

Lorsque plusieurs gardiens sont attachés au service d'un même établissement qui ne comporte pas de maître de phare, l'un d'eux a le commandement sur les autres avec le titre de gardien-chef et reçoit, en sus du traitement de sa classe, un supplément de traitement de 100 francs.

Art. 24. — Les gardiens classés de phares et balises sont soumis, pour leur nomination, leur avancement et leur discipline, aux conditions des articles 10, 11, 12, 13, 15 et 16 ci-dessus.

Tout gardien peut être transféré d'un établissement à un autre établissement du même service par décision de l'ingénieur en chef. Avis de chacun de ces mouvements est immédiatement adressé au Ministre.

Art. 25. — Les maîtres et gardiens classés des phares et balises peuvent recevoir, en sus de leur traitement, des indemnités dont l'importance est fixée dans chaque cas par le Ministre des travaux publics, pour les objets ci-après énumérés :

1° Des indemnités de chauffage qui sont distribuées soit en argent, soit en nature, suivant la décision de l'ingénieur en chef;

2° Des indemnités pour vivres de mer, applicables seulement aux phares isolés en mer ou éloignés des centres d'habitation, lesdites indemnités étant distribuées soit en argent, soit en nature, suivant la décision de l'ingénieur en chef;

3° Des indemnités de logement, variant de 100 francs à 150 fr. par an, applicables aux agents à qui l'État ne fournit pas de logement;

4° Des indemnités de résidence applicables aux agents placés dans des localités malsaines ou dans lesquelles la vie est plus particulièrement coûteuse;

5° Des indemnités spéciales pour la conduite des moteurs actionnant des machines électriques ou les signaux sonores, pour les observations météorologiques et de visibilité des feux ou pour tout autre service supplémentaire ordonné par le Ministre.

Ces allocations ne sont pas soumises aux retenues pour la retraite.

GARDIENS HORS CLASSE.

Art. 26. — Indépendamment des sept classes de gardiens de phares et balises, le personnel permanent du service des phares et balises comprend des gardiens hors classe qui ne sont pas soumis, pour leur nomination, aux conditions des articles 10 et 11 ci-dessus, savoir :

Les officiers, marins et mousses des feux flottants et des bateaux baliseurs et en général tous les agents naviguant et soumis comme tels à l'inscription maritime;

Les mécaniciens, chauffeurs, électriciens ou ouvriers d'art;

Les agents (hommes ou femmes) attachés à des établissements de peu d'importance dont le service comporte une rémunération moindre que le traitement des gardiens de 6e classe.

Art. 27. — Les gardiens hors classe sont nommés et relevés de leurs fonctions par le Ministre des travaux publics sur la proposition de l'ingénieur en chef du service et l'avis du préfet.

Les émoluments de chaque agent sont fixés par des décisions ministérielles.

Art. 28. — En cas de négligence dans le service ou d'actes répréhensibles, les punitions encourues par les gardiens hors classe sont :

1° La retenue de salaire qui ne peut excéder la moitié des émoluments pendant deux mois;

2° La diminution des émoluments;

3° La révocation.

Ces punitions sont prononcées par le Ministre sur le rapport de l'ingénieur en chef et après avis du préfet.

Art. 29. — Tout gardien hors classe peut être transféré par décision de l'ingénieur en chef d'un établissement à un autre établissement du même service. — Avis de chacun de ces mouvements est immédiatement adressé au Ministre.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 30. — Le présent décret ne s'applique pas aux personnes qui sont chargées exceptionnellement, à titre d'abonnataires, du service d'un ouvrage ou d'un fanal d'une importance secondaire.

Art. 31. — Le décret du 11 juin 1888 est abrogé.

. . . .

PERSONNEL

(N° 403)

Août 1893

I. — INGÉNIEURS.

1° HONORARIAT.

Décret du 5 août 1893. — M. **Gobin**, Ingénieur en Chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er juillet 1893, prend le titre d'Inspecteur Général honoraire.

2° NOMINATIONS.

Décret du 2 août 1893. — Sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er août 1893, les Conducteurs dont les noms suivent :

MM. **Trouvelot** (Félix).
Le Conte (Lucien).
Vielle (Léopold).

3° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Reboul**, Inspecteur Général de 2e classe, en retraite.	11 juill. 1893

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 21 juillet 1893. — Le service spécial de chemins de fer précédemmen confié, à la résidence de Paris, à M. **Pasqueau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est supprimé.

Les diverses lignes qui composent ce service sont réparties ainsi qu'il suit entre les Ingénieurs en Chef ci-après désignés, savoir :

1° Ligne d'Hirson à Amagne.

M. **Rigaux**, Ingénieur en Chef de 2e classe, à Charleville ;

2° Ligne de Saint-Florentin à Troyes.

M. **Lethier**, Ingénieur en Chef de 1re classe, à Auxerre ;

3° Lignes d'Armentières à Bazoches avec raccordements vers Coincy et vers Braisne et de Trilport à La Ferté-Milon.

M. **Bourguin**, Ingénieur en Chef de 2e classe, à Soissons ;

4° Lignes de Brie-Comte-Robert à Verneuil et de Verneuil à Marles — Raccordement, dans la direction de Boissy-Saint-Léger, entre la ligne de Paris à Brie-Comte-Robert et le chemin de fer de Grande-Ceinture de Paris — Ligne d'Esbly à Coulommiers.

M. **Mancel**, Ingénieur en Chef de 1re classe, à Melun ;

5° Ligne du Pont de l'Alma à Courbevoie.

M. **Chabert**, Ingénieur en Chef de 2e classe, à Paris.

Arrêté du 21 juillet. — Le service spécial de chemins de fer précédemment confié, à la résidence de Paris, à M. **Étienne**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est supprimé.

Les lignes de Vitry-le-François à Lérouville et de Contrexéville à Châtenois, qui composent ce service sont rattachées, savoir :

Ligne de Vitry-le-François à Lérouville, aux attributions de M. **La Rivière**, Ingénieur en Chef de 2e classe, à Bar-le-Duc ;

Ligne de Contrexéville à Châtenois, aux attributions de M. **Denys**, Ingénieur en Chef de 2e classe, à Épinal.

M. **Kuss**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Bar-le-Duc et **Hausser**, Sous-Ingénieur à Épinal, restent attachés, le premier au service de la ligne de Vitry-le-François à Lérouville, et le second au service de la ligne de Contrexéville à Châtenois.

Idem. — Le service de chemins de fer confié à M. **Rigaux**, qui forme actuellement un arrondissement unique d'Ingénieur ordinaire, comprendra deux arrondissements constitués comme il suit :

1er *Arrondissement.*

Ligne de Liart à Mézières.

M. **Claise**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Mézières.

2e *Arrondissement.*

Ligne d'Hirson à Amagne.

M. **Henry** (Albert), Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Sedan.

Arrêté du 21 juillet. — Le nombre des arrondissements du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lethier** est porté de trois à quatre.

Le 4ᵉ arrondissement comprend la ligne de Saint-Florentin à Troyes; il est confié à M. **Baratte**, Ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe, à Troyes.

Idem. — Le service de chemins de fer confié, à M. **Bourguin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Soissons, forme deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire constitués comme il suit :

1ᵉʳ Arrondissement.

Ligne d'Armentières à Bazoches, avec raccordements vers Coincy et vers Braisne.

M. **Lefort** (Louis), Ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, à Soissons.

2ᵉ Arrondissement.

Ligne de Trilport à La Ferté-Milon.

M. **Bienvaux**, Ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe, à Senlis.

Idem. — Le service de chemins de fer confié, à M. **Mancel**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Melun, formera deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire, constitués comme il suit :

1ᵉʳ Arrondissement.

Lignes de Brie-Comte-Robert à Verneuil et de Verneuil à Marles — Raccordement de Boissy-Saint-Léger.

M. **Montarou**, Ingénieur ordinaire, à Provins.

2ᵉ Arrondissement.

Ligne d'Esbly à Coulommiers.

M. **Lyon**, Ingénieur ordinaire, à Meaux.

Idem. — M. **Bresse**, Ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, attaché, à la résidence de Paris, au service de la 3ᵉ section de la navigation de la Seine et au Secrétariat de la Commission des Annonces des crues, est attaché, en outre, sous les ordres de M. l'Ingénieur en Chef **Chabert**, au service du chemin de fer du Pont de l'Alma à Courbevoie, en remplacement de M. **Jozan**, précédemment attaché au Contrôle du réseau de l'Est.

Arrêté du 22 juillet. — Le service de liquidation du chemin

de fer de Toulouse à Bayonne et embranchements rattaché, par arrêté du 28 novembre 1887, au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, est supprimé.

Arrêté du 22 juillet. — L'emploi d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, précédemment occupé par M. **Meugy**, à la résidence de Nantes, est supprimé.

M. **Lefort** (Édouard), Ingénieur en Chef de 2e classe, à Nantes, est chargé du service ordinaire du département de la Loire-Inférieure, en remplacement de M. **Meugy**.

Il conserve d'ailleurs la direction des services ci-après désignés:

1° Navigation de la Loire — 4e section — Ports de Nantes et de Paimbœuf — Études et travaux relatifs à l'amélioration de l Acheneau ;

2° Canal maritime de la Basse-Loire.

Il cesse d'être chargé du service des ports et du littoral maritime du département de la Loire-Inférieure situés au sud de la Loire.

Ce dernier service est réuni aux attributions de M. **Pocard-Kerviler**, Ingénieur en Chef de 1re classe, à Saint-Nazaire, déjà chargé du service des ports et du littoral au nord de la Loire.

Idem. — M. **Cosmi**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Nantes, cesse d'être attaché au service des ports et du littoral maritime du département de la Loire-Inférieure situés au sud de l'embouchure de la Loire.

Il est remplacé dans ce service par M. **de Joly**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Saint-Nazaire, déjà attaché au service des ports et du littoral au nord de la Loire.

Idem. — Le service des études du chemin de fer de Felletin à Ussel (M. **Daigremont**, Ingénieur en Chef), confié à M. **Guillaume**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées à Limoges, est rattaché aux attributions de M. **Draux**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à la même résidence.

Arrêté du 26 juillet 1893. — Les arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels sont répartis le service du contrôle de la voie et des bâtiments et le service du contrôle de l'exploitation et de la traction du chemin de fer du Nord sont organisés comme il suit :

1er Arrondissement.

Voie et Bâtiments. —M. **Rousseau**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Paris.

Exploitation et traction. — M. **Chesneau**, Ingénieur ordinaire des mines, à Paris.

Lignes de :

Paris (heurtoir) à Hirson (disque à distance de la bifurcation du Paradis vers Aulnoye).

Embranchement du Bourget. — Triage au chemin de fer de Grande-Ceinture (jusqu'au signal carré terminant les voies du Nord).

Aulnay (bâtiment des voyageurs) au disque d'Aulnay vers Bondy.

Pantin (disque à distance vers la Plaine) à la bifurcation des Poissonniers et à la bifurcation du pont de Soissons.

Paris (heurtoir) à Saint-Denis. (Voie des trains-tramways.)

Jonction de la Plaine à Saint-Ouen-les-Docks et aux Épinettes (disque à distance des Epinettes vers Saint-Ouen et raccordement de Saint-Ouen vers les Épinettes).

Paris (heurtoir) aux bifurcations de Pontoise et de Saint-Ouen-l'Aumône.

Embranchement d'Épinay vers le chemin de fer de Grande-Ceinture (jusqu'au disque avancé de la bifurcation d'Épinay vers Argenteuil).

Enghien (heurtoir) à Montmorency (heurtoir) (compagnie du chemin de fer d'Enghien à Montmorency).

Bifurcation d'Ermont à Argenteuil (disque à distance vers Ermont) et raccordement des bifurcations de Cernay et de Sannois.

Ermont (bifurcation d'Eaubonne) à la bifurcation de Valmondois.

Épinay (bifurcation d'Épinay) à Persan-Beaumont (bifurcation de Persan).

Montsoult (bâtiment des voyageurs) à Luzarches (heurtoir).

Pontoise (disque à distance vers Gisors à Creil (bifurc. de Montataire).

Pontoise (bifurcation de Conflans) au disque à distance de la bifurcation de Conflans vers Achères.

Persan-Beaumont (bifurcation de Beaumont) à Beauvais (bifurcation de Villers-sur-Thère).

Beauvais (bâtiment des voyageurs) à Gisors (disque à distance de la bifurcation de Gisors vers Beauvais).

Beauvais (bifurcation de Pentemont) au disque à distance de la bifurcation de Bacouel vers Beauvais.

Beauvais (bifurcation de Pentemont) à Gournay (disque à distance de la bifurcation de Gournay vers Beauvais).

Saint-Omer-en-Chaussée (bâtiment des voyageurs) à Abancourt (disque à distance vers Beauvais).

Paris à Longueau (disque à distance vers Creil), par Creil et Saint-Just.

Embranchement de Pierrefitte au chemin de fer de Grande-Ceinture (jusqu'au disque avancé de la bifurcation de Pierrefitte vers la Courneuve).

Chantilly (bifurcation de Senlis) à Crépy-en-Valois (bâtiment des voyageurs).

Breteuil-embranchement (bâtiment des voyageurs) à Breteuil-Ville (heurtoir).

Creil (bifurcation de Nogent-les-Vierges, kil. 50,9) à Busigny (disque à distance de la bifurcation de la Malmaison vers Tergnier).

Beauvais (bâtiment des voyageurs) à Creil (bâtiment des voyageurs.

Bifurcation de Rochy-Condé à Saint-Just (bâtiment des voyageurs).

La Rue-Saint-Pierre (bâtiment des voyageurs) à Estrées-Saint-Denis (bifurcation de Moyvillers).
Compiègne (bâtiment des voyageurs) à Estrées-Saint-Denis (bâtiment des voyageurs).
Ormoy-Villers (bâtiment des voyageurs) à Longueau (disque à distance vers Montdidier), moins l'intervalle compris entre les deux bifurcations d'Ormoy (N. et S.) et celui compris entre les bifurcations de Catiches et de Montdidier.
Crépy-en-Valois (bâtiment des voyageurs) à la bifurcation de Duvy.
Raccordement de Rivecourt.
Saint-Just (bâtiment des voyageurs) à Chaulnes (disque à distance vers Roye, kil. 130 de Paris).
Compiègne (bâtiment des voyageurs) à Roye (bâtiment des voyageurs).
Compiègne (bâtiment des voyageurs) à Soissons (bifurcation de Saint-Christophe).
Bifurcation de Rethondes à la bifurcation de Villers-Cotterets.
Villers-Cotterets (bifurcation de Pisseleux) à Silly-la-Poterie (disques à distance de la bifurcation de Silly vers la Ferté et vers Neuilly-Saint-Front).
Soissons (bifurcation de Saint-Crespin au disque à distance de cette bifurcation vers Reims.
Anizy-Pinon (bâtiment des voyageurs) à Chauny (bâtiment des voyageurs).
Bifurcation du Rond-d'Orléans à Saint-Gobain (heurtoir). Compagnie du chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain. Busigny (disque à distance de la bifurcation de la Malmaison vers Hirson) à la bifurcation d'Hirson.
Raccordement de la bifurcation de Coudren à la bifurcation de Farguier.
Bifurcation de Flavy-le-Martel (disque à distance vers Amiens) aux bifurcations de Jussy et de Menessis.
Tergnier (bifurcation de Tergnier à Laon (bifurcation de Besny).
Laon (bifurcation de Saint-Marcel) à Guise (heurtoir).
Laon (bifurcation de l'Est) à Liart (disque à distance vers Rozoy-sur-Serre).
Laon (bifurcation de l'Est) au disque à distance de la bifurcation de l'Est vers Reims.
Triangle d'Hirson jusqu'au disque à distance de la bifurcation de la Fontaine vers Mézières.
Bifurcation de Buire au disque à distance de cette bifurcation vers Amagne.

1.435^{km},500.

2e *Arrondissement.*

Voies et bâtiments. — M. **Caillez**, Ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, à Amiens.
Exploitation et traction. — M. **Badoureau**, Ingénieur ordinaire des mines, à Amiens.

Lignes de :

Longueau (disque vers Paris) à la bifurcation de Saint-Pierre (disque vers Boulogne.
Longueau (bâtiment des voyageurs) à Longueau (disque à distance vers Montdidier).

Amiens (heurtoir) à Tergnier (disque à distance vers Amiens de la bifurcation de Flavy-le-Martel).

Chaulnes (disque vers Roye) à Chaulnes (disque vers Péronne).

Longueau (bâtiment des voyageurs) à la bifurcation de Saint-Éloi (disque vers Arras).

Amiens (bâtiment des voyageurs à Frévent (bâtiment des voyageurs).

Le Tréport-Mers (heurtoir) à la bifurcation de Fouquereuil.

Eu (bâtiment des voyageurs) à Eu (disque vers Dieppe).

Longroy-Gamaches (bâtiment des voyageurs) à Canaples (bâtiment des voyageurs).

Le Tréport-Mers (heurtoir) à Abancourt (disque à distance vers Paris).

Saint-Roch (bâtiment des voyageurs) à Rouen (heurtoir).

Bifurcation de Bacouël au disque à distance de cette bifurcation vers Beauvais.

Serqueux (disque vers Paris) à Serqueux (disque vers Dieppe).

Darnétal (bâtiment des voyageurs) à Darnétal (disque vers Sotteville).

Buchy (bâtiment des voyageurs) à Clères (disque à distance de la bifurcation d'Etaimpuis vers Buchy).

Noyelles (heurtoir) à Saint-Valéry (heurtoir de la voie large).

Arras (bâtiment des voyageurs) à la bifurcation d'Hazebrouck (disque vers Berguette).

Des bifurcations d'Avion et de Lens au disque à distance vers Libercourt et Don de la bifurcation de Sollau-Est.

Arras (heurtoir) à Étaples (bâtiment des voyageurs).

Arras (bifurcation d'Achicourt) à Doullens (bâtiment des voyageurs).

Béthune (heurtoir) au disque de cette gare vers Lille.

Bully-Grenay (heurtoir) à Brias (bâtiment des voyageurs).

Berguette (bâtiment des voyageurs) à Arques (disque vers Berguette).

Berguette (bâtiment des voyageurs) au disque de cette station vers Armentières.

Hesdigneul (bâtiment des voyageurs) à la bifurcation d'Arques (disque vers Arques).

Arques (bâtiment des voyageurs) au disque de cette station vers Berguette.

Embranchements houillers : Carvin, Lens, Liévin, Béthune, Bruay, Marles, Ferfay, Auchy-au-Bois, Fléchinelle (Estrées-Blanche).

1.170^{km},561.

3e *Arrondissement.*

Voie et bâtiments. — M. **Stoclet**, Ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, à Lille.

Exploitation et traction. — M. **Chapuy**, Ingénieur ordinaire des mines, à Lille.

Lignes de :

Lille (heurtoir) à Douai (disque vers Arras de la bifurcation de Saint-Éloi) et raccordement entre les bifurcations de Notre-Dame-de-Saint-Éloi et de Sin jusqu'aux disques avancés vers Cambrai et vers Somain.

Lille (heurtoir) à la frontière vers

Mouscron et raccordement du Becquerel.

Lille (bifurcation de Tournay) à la frontière vers Baisieux.

Raccordement de la bifurcation d'Ascq à la bifurcation de Gressart.

Raccordement de la bifurcation de Triez-Delval à celle de Tressin.

Lille (bifurcation d'Hellemmes) à Valenciennes (bifurcation de Beuvrages) et raccordement de Bruai.

Fives à St-Sauveur et ceinture de Lille.

Tourcoing (bifurcation de Tourcoing) à la frontière vers Menin.

Orchies (bifurcation de Nomain-Ouvignies) à la frontière vers Tournay.

Orchies (bifurcation d'Orchies) à la bifurcation de Pont-de-la-Deûle.

Orchies (disque à distance de la bifurcation d'Orchies vers Somain) à Tourcoing (bifurcation du Tilleul).

Lille (bifurcation de Comines) à la frontière vers Comines.

Lille (bifurcation du Lion-d'Or) à Calais-maritime, avec embranchement :

1° D'Hazebrouck vers Lens jusqu'au disque vers Berguette de la bifurcation d'Hazebrouck;

2° De Saint-Omer vers Arques jusqu'au disque à distance vers Arques de la bifurcation d'Arques;

3° De Calais vers Boulogne jusqu'au disque à distance de la bifurcation de Saint-Pierre vers Boulogne.

Raccordement de la bifurcation de la Madeleine à celle de Mouscron.

Hazebrouck (bifurcation de la Haute-Loge) à Dunkerque (heurtoir).

Armentières (bâtiment des voyageurs) à la frontière vers Comines.

Hazebrouck (bâtiment des voyageurs) à la frontière vers Poperinghe (compagnie de la Flandre occidentale).

Dunkerque (bifurcation de Furnes) à la frontière vers Furnes.

Watten (bifurcation de Watten) à Bourbourg (bâtiment des voyageurs).

Calais (bifurcation des Pierrettes) à Dunkerque (bifurcation de Coudekerque).

Lille (bifurcation de Ronchin) à Béthune (disque à distance vers Lille) et à Béthune-rivage.

Lens (disque à distance de la bifurcation de Sallau vers Doy) à Armentières (bâtiment des voyageurs).

Don-Sainghin (bâtiment des voyageurs) à Hénin-Liétard (bâtiment des voyageurs).

Armentières (bâtiment des voyageurs) à Berguette (disque à distance vers Armentières).

Lens (disque à distance de la bifurcation de Sallau vers Libercourt) à la bifurcation d'Harponlieu avec le raccordement de la bifurcation de la Maison-Rouge avec celle d'Evin.

Douai [disque avancé de la bifurcation de Sin (Ouest) vers Somain] à Valenciennes à la frontière vers Quiévrain.

Saint-Amand (bifurcation Est) à Blanc-Misseron (bâtiment des voyageurs).

Saint-Amand (bifurcation Ouest) à Maulde (frontière).

Valenciennes (bâtiment des voyageurs) à Aulnoye (bâtiment des voyageurs).

Valenciennes (bifurcation de la Tourelle au Cateau (bâtiment des voyageurs).

Valenciennes (bifurcation de Valenciennes) à Maubeuge (bifurcation Nord de Douzies).

Cambrai (bifurcation d'Escaudœuvres) à Solesmes, à Bavai et à la frontière vers Dour.

Somain (bifurcation de Somain) à Busigny (bâtiment des voyageurs).

Chaulnes (disque avancé vers Cambrai) à Cambrai et Douai [disque avancé de la bifurcation de Sin (Est) vers

Cambrai), raccordement de Cambrai.

Marcoing (bâtiment des voyageurs) à Masnières (heurtoir).

Aubigny-au-Bac (bâtiment des voyageurs) à Somain (bifurcation Est de Villers-Campeau) de la bifurcation de Villers-Campeau-Sud à la bifurcation de Villers-Campeau-Ouest.

Lourches (bâtiment des voyageurs) à Prouvy-Thiaut (bâtiment des voyageurs).

Somain (bifurcation d'Erre) à Orchies (disque avancé de la bifurcation d'Orchies vers Somain).

Somain à la frontière vers Péruwelz et de la bifurcation de Péruwelz à Bruai (compagnie d'Anzin).

Aulnoye (bifurcation d'Aulnoye) à Hirson (disque avancé de la bifurcation du Paradis vers Aulnoye) de la bifurcation de Berlaimont à la bifurcation de Leval.

Anor (bifurcation) à la frontière.

Busigny (disque avancé de la bifurcation de la Malmaison vers Tergnier) à la frontière vers Erquelines, de la bifurcation de la Malmaison au disque avancé de celle-ci vers Hirson, de la bifurcation d'Hautmont à la frontière vers Quévy, de la bifurcation de Douzies-Sud à la bifurcation des usines.

Ferrière-la-Grande (bâtiment des voyageurs) à Consolre (heurtoir).

Maubeuge (bifurcation de Maubeuge) à Fourmies (bifurcation de Fourmies).

Le Cateau (bâtiment des voyageurs) à Wassigny (disque à distance vers le Cateau).

1.204^{km},500.

Arrêté du 26 *juillet*. — M. **Pigache**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché à la résidence de Soissons, au service du canal de l'Oise à l'Aisne, est attaché en outre, au service du canal de l'Aisne à la Marne, du canal latéral à la Marne et de la Marne, entre Vitry-le-François et Épernay, en remplacement de M. **Dreyfuss**, mis en congé renouvelable.

La résidence de M. **Pigache** est tranférée, en principe à Reims. Toutefois cet Ingénieur continuera de résider à Soissons jusqu'à nouvel ordre.

Par suite, l'emploi d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées occupé par M. **Dreyfuss**, à la résidence de Châlons-sur-Marne est supprimé.

Idem. — M. **Lefort** (Louis), Ingénieur de 1re classe, déjà attaché, à la résidence de Soissons, au service de la navigation de l'Aisne, du canal des Ardennes et du canal de l'Oise à l'Aisne, est chargé en outre, du service ordinaire de l'arrondissement de Soissons, en remplacement de M. **Briotet**, appelé à un autre service.

Arrêté du 27 *juillet*. — M. **Draux**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Limoges, cesse d'être attaché au service des études

du chemin de fer de Guéret à La Châtre (M. **Richou**, Ingénieur en Chef, à Châteauroux).

Il est remplacé dans ce service par M. **Constantin**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Châteauroux, au service ordinaire du département de l'Indre et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Faure**.

Arrêté du 28 *juillet.* — M. **Lecomte**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Laval, reste chargé, sous les ordres de l'Ingénieur en Chef, du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Ouest, de la liquidation des travaux d'infrastructure de la ligne de Pouancé à Laval.

Idem. — Le service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Provins à Esternay, supprimé à dater du 16 août 1888, est reconstitué.

Il est réuni aux attributions de MM. **Mancel**, Ingénieur en Chef de 1re classe à Melun et **Montarou**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Provins

Idem. — M. **Dubois** (Auguste), Ingénieur ordinaire de 2e classe détaché au service des Travaux hydrauliques du port militaire de Cherbourg et remis par l'Administration de la Marine, à la disposition du Ministère des Travaux publics, est chargé, à la résidence d'Auxerre, de l'arrondissement du sud-est du service ordinaire du département de l'Yonne et du 4e arrondissement du service du canal du Nivernais, en remplacement de M. **Mille**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — Le 6e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **de Préaudeau** (service du matériel fixe de la voie des lignes comprises dans les autres arrondissements), est supprimé.

Cette disposition aura son effet à dater du 1er octobre 1893.

Les archives du service du matériel fixe seront remises à l'administration centrale.

Par suite de la suppression du 6e arrondissement du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **de Préaudeau**, M. **Jozan**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Paris, restera exclusivement attaché, à dater du 1er octobre, au Contrôle des chemins de fer de l'Est.

Arrêté du 1er *août.* — M. **Desroche**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Nevers, au service ordinaire du département de la Nièvre, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Annecy et du 1er arrondissement (lignes de Cluses à Chamonix et à la frontière Suisse — section de Cluses à Saint-

Gervais et d'Albertville à Annecy) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Schoendoerffer**, en remplacement de M. **Legay**, appelé à un autre service.

Arrêté du 1er août. — M. **Antonetti** (Joseph), Sous-Ingénieur attaché, à la résidence de Trouville, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lestelle**, est chargé, à la résidence de Nevers, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de la Nièvre, en remplacement de M. **Desroche**.

Arrêté du 10 août. — M. **Holtz**, Inspecteur Général de 2e classe, chargé du 4e arrondissement d'Inspection, est chargé de la Direction du service du Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de M. **Lax**.

Idem. — M. **Henry** (Ernest), Inspecteur Général de 2e classe, chargé du 10e arrondissement d'Inspection, est chargé du 4e arrondissement, en remplacement de M. **Holtz**.

Idem. — M. **Lax**, Inspecteur général de 2e classe, chargé de la Direction du service du Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est chargé du 4e arrondissement d'inspection, en remplacement de M. **Henry**.

Idem. — M. **Arnaud** (Jean), Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, à la résidence de Condom, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département du Gers et du 4e arrondissment du service hydrométrique des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse, est chargé, en outre, du 5e arrondissement (Ligne d'Eauze à Auch) du service de chemins de fer, confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit**, en remplacement de M. **Huet**, appelé à un autre service.

Idem. — M. **Le Conte**, nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe à dater du 1er août 1893, est chargé, à la résidence de Besançon, de l'arrondissement du Centre du service ordinaire du département du Doubs et du 2e arrondissement (Ligne de Besançon à la frontière suisse par Morteau, avec embranchement sur Loods et raccordement avec la ligne de Dijon à Belfort) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Widmer**, en remplacement de M. **Barrand**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Jacquinot**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Vesoul, au service ordinaire du département de la Haute-Saône et au service de la navigation de la Saône, est attaché, à la résidence de Langres, au service ordinaire du département de la Haute-Marne (Arrondissement Sud)

et au service du canal de la Marne à la Saône, en remplacement de **M. Cadart**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 10 août. — **M. Trouvelot**, nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe à dater du 1er août 1893, est chargé, à la résidence de Vesoul, de l'arrondissement du Centre du service ordinaire du département de la Haute-Saône et du 3e arrondissement du service de la navigation de la Saône, en remplacement de **M. Jacquinot.**

Idem. — **M. Vielle**, nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe à dater du 1er août 1893, est chargé de l'arrondissement d'Yssingeaux et du 4e arrondissement (Lignes d'Yssingeaux à La Voûte-sur-Loire et du Cheylard à Yssingeaux — section comprise entre la limite du département de l'Ardèche et Yssingeaux) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gros**, en remplacement de **M. Assy**, précédemment appelé à une autre destination.

Décision du 11 août. — **M. Viennot**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à La Rochelle, est chargé de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de La Rochelle et du 2e arrondissement du service maritime du département de la Charente-Inférieure.

Arrêté du 16 août. — Les lignes de Laqueuille au Mont-Dore et de Saint-Eloi à Pauniat (Études et travaux d'infrastructure), sont distraites du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **de Préaudeau** et réunies aux attributions de **M. Daigremont**, Ingénieur en Chef à Tours.

Décision du 16 août. — **M. Bellavoine** (François), Conducteur principal à Abbeville, est chargé de l'intérim de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de la Somme jusqu'à la désignation du successeur de **M. Van Blarenberghe.**

Arrêté du 18 août 1893. — Les deux arrondissements d'Ingénieur entre lesquels est réparti le service ordinaire du département de la Vienne sont réorganisés ainsi qu'il suit :

1° *Arrondissement du Nord.*

(Résidence : Châtellerault.)

Route nationale n° 10 de la limite du département d'Indre-et-Loire au territoire de la commune de Poitiers. Route nationale n° 147 de la route nationale n° 148bis à la limite du département de Maine-et-Loire. Route nationale n° 148bis.	150 kilom.

Navigation de la Vienne, 34 kilomètres.

M. Quarré, Ingénieur ordinaire, attaché en outre aux services de chemins de fer respectivement confiés à MM. les ingénieurs en chef **de Préaudeau** et **Gérard**.

M. **Quarré** continuera de résider à Poitiers jusqu'à nouvel ordre.

2° *Arrondissement du Sud.*

(Résidence : Poitiers.)

Route nationale n° 10 de son entrée sur le territoire de la commune de Poitiers à la limite du département des Deux-Sèvres.	235 kilom.
Route nationale n° 11.	
Route nationale n° 147 de la limite du département de la Haute-Vienne à la route nationale n° 148bis.	
Route nationale n° 148.	
id. n° 150.	
id. n° 151.	

Contrôle des tramways de Poitiers à Saint-Martin, l'Ars et les boulevards de Poitiers, 51 kilomètres.

M. **Antin**, Ingénieur ordinaire, attaché en outre aux services de chemins de fer respectivement confiés à MM. les Ingénieurs en Chef **de Préaudeau** et **Gérard**.

Les Ingénieurs des deux arrondissements sont chargés du service hydraulique dans l'étendue de leur circonscription.

Arrêté du 21 *août.* — M. **Résal** (Jean), Ingénieur en Chef de 2e classe à Paris, est nommé Professeur du cours de Ponts à l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Boutillier**.

II. — CONDUCTEURS.

1° HONORARIAT.

21 *août* 1893. — M. **Laborie** (Alexis), Conducteur de 1re classe, précédemment attaché au service ordinaire du département de

l'Oise et admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er mai 1893, est nommé Conducteur principal honoraire.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

2 *août* 1893. — M. **Marazel** (François), Concours de 1885, n° 62, Indre, service des études et travaux du chemin de fer du Blanc à Argent.

18 *août*. — M. **Barraux** (Jules), Commis, Concours de 1885, n° 6, Yonne, service de la navigation de l'Yonne.

21 *août*. — M. **Berteloot** (Émile), Commis, Concours de 1885, n° 54, Nord, service maritime.

Idem. — M. **Hargous** (Vincent), Commis, Concours de 1885, n° 61, Basses-Pyrénées, service maritime.

23 *août*. — M. **Fourrey** (Émile), Commis, Concours de 1892, n° 1, Seine, service de la navigation de la Marne (Nommé à titre exceptionnel).

3° SERVICE DÉTACHÉ.

23 *août* 1893. — M. **Villaret** (Baptiste), Conducteur de 2e classe, attaché, au service ordinaire du département de l'Isère, est autorisé à accepter les fonctions de Directeur du service de la voirie et des eaux de la ville de Grenoble.

M. **Villaret** sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

2 *août* 1893. — M. **Barbachoux** (Alcide), Conducteur de 2e classe, attaché, au service ordinaire du départemeut du Loiret est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à accepter les fonctions d'Architecte-voyer de la ville de Gien.

16 *août*. — M. **Jarty** (Léon), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie française des Travaux publics en Grèce, à la résidence d'Athènes.

23 *août*. — Est rapporté l'Arrêté du 25 mai 1893, par lequel **M. Montaut** (Victor), Conducteur de 3e classe, en congé renou-

velable au service de la Compagnie de Fives-Lille, pour la construction des chemins de fer de la République argentine, a été remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Gironde.

M. **Montaut** est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie de Fives-Lille, pour la construction du chemin de fer de Linarès à Almeria, à la résidence de Paris.

5° DISPONIBILITÉ.

2 *août* 1893. — M. **Lignier** (Victor), Conducteur de 2e classe, attaché, au service ordinaire du département de la Dordogne, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

7 *août*. — M. **Culot** (Charles), Conducteur principal, attaché, dans le département de la Dordogne, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

6° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Chénaud** (Adolphe), Conducteur de 4e classe, en congé illimité.	18 août 1893

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Dantec** (Pierre), Conducteur de 3e classe, Haute-Vienne, service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche. . .	7 juill. 1893
M. **Roquancourt** (Eugène), Conducteur principal, Seine-Inférieure, service ordinaire.	22 juill. 1893
M. **Desaulty** (Gustave), Conducteur de 2e classe, Pas-de-Calais, service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.	10 août 1893
M. **Chartrou** (Pierre), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé.	22 août 1893

8° DÉCISIONS DIVERSES.

26 *juillet* 1893. — M. **Probesteau** (Charles), Conducteur principal, attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au

service maritime — 1re section, passe au service maritime du département du Finistère.

27 *juillet.* — M. **Mannarini** (Jean), Conducteur de 3e classe, démissionnaire, est réintégré dans son ancien grade, et attaché, dans le département de la Corse, au service des études de la ligne d'Ajaccio à Propriano.

28 *juillet.* — MM. **Duprat** (Michel), Conducteur de 2e classe et **Jay** (Francisque), Conducteur de 4e classe, attachés, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche, passent au service des études du chemin de fer de Felletin à Ussel, même département.

Idem. — M. **Balard** (Marc), Conducteur de 3e classe, attaché dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche, passe dans le département de la Creuse, au service des études du chemin de fer de Felletin à Ussel.

1er *août.* — M. **Aouit** (Maurice), Conducteur de 1re classe, détaché au service de la mission française des Travaux publics de Grèce, est attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Tours à Sargé.

Idem. — Sont déclarés admissibles à l'emploi de Contrôleur-comptable et nommés Contrôleurs-comptables de 3e classe, les Conducteurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent :

NOMS.	SERVICES.	RÉSIDENCES.
MM.		
Canal	Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans. (Bureau de l'Ingénieur en chef de l'exploitation.)	Paris.
Guilhot	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer P.-L.-M. (Voie et bâtiments. 5e arrondissement.)	Grenoble.
Lagron	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer P.-L.-M. (Exploitation et traction. 2e arrondissement.)	Dijon.
Perretier	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer P.-L.-M. (Voie et bâtiments. 2e arrondissement.)	Dijon.
Valois	Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans. (Voie et bâtiments. 4e arrondissement.)	Limoges.

NOMS.	SERVICES.	RÉSIDENCES.
MM.		
Dorat	Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans. (Exploitation et traction. 4ᵉ arrondissement.)	Limoges.
Peignes	Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans. (Voie et bâtiments. 7ᵉ arrondissement.) Contrôle de l'exploitation des chemins de fer P.-L.-M. (Voie et bâtiments. 4ᵉ arrondissement.)	Clermont-Ferrand.
Hamel	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État. (Exploitation et traction. Bureau de l'Ingénieur en chef.)	Paris.
Caulet	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer P.-L.-M. (Voie et bâtiments. 6ᵉ arrondissement.) Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi. (Voie et bâtiments. 3ᵉ arrondissement.)	Montpellier.
Guillet	Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans. (Voie et bâtiments. 3ᵉ arrondissement.) Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État. (Voie et bâtiments. 2ᵉ arrondissement.)	Nantes.
De Casamajor	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer P.-L.-M. (Exploitation et traction. 6ᵉ arrondissement.) Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi. (Exploitation et traction. 3ᵉ arrondissement.)	Montpellier.
François	Contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Nord. (Voie et bâtiments. 1ᵉʳ arrondissement.) Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans. (Voie et bâtiments. 1ᵉʳ arrondissement.)	Paris.
Leininger	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est. (Exploitation et traction. 2ᵉ arrondissement.)	Nancy.
Carré	Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans. (Voie et bâtiments. Bureau de l'Ingénieur en chef.)	Paris.

NOMS.	SERVICES.	RÉSIDENCES.
MM.		
Sicard	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer P.-L.-M. (Voie et bâtiments. Bureau de l'Ingénieur en chef.)	Paris.
Flaudé	Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans. (Exploitation et traction. 5e arrondissement.) Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État. (Exploitation et traction. 3e arrondissement.) Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi. (Exploitation et traction. 1er arrondissement.)	Bordeaux.
Relier.	Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans. (Exploitation et traction. 3e arrondissement.) Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État. (Exploitation et traction. 2e arrondissement.)	Nantes.
Ventou-Duclaux	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer P.-L.-M. (Exploitation et traction. 1er arrondissement.)	Paris.
Ruault	Contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Nord. (Voie et bâtiments. Bureau de l'Ingénieur en chef.)	Paris.
Bernard (Auguste). . .	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi. (Voie et bâtiments. 2e arrondissement.) Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans. (Voie et bâtiments. 6e arrondissement.)	Toulouse.
Lisle	Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans. (Voie et bâtiments. 5e arrondissement.) Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État. (Voie et bâtiments. 3e arrondissement.) Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi. (1er arrondissement.)	Bordeaux.
Perrier.	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest. (Voie et bâtiments. 3e arrondissement.)	Caen.

NOMS	SERVICES.	RÉSIDENCES.
MM.		
Bery	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est. (Exploitation et traction. 3ᵉ arrondissement.)	Chaumont.
Tupigny	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest. (Exploitation et traction. 2ᵉ arrondissement.) Contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Nord. (Exploitation et traction. 2ᵉ arrondissement.)	Amiens.
Calmels.	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer P.-L.-M. (Voie et bâtiments. 7ᵉ arrondissement.)	Marseille.
Drouilly.	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest. (Exploitation et traction. 1ᵉʳ arrondissement.)	Paris.
Colomb.	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer P.-L.-M. (Voie et bâtiments. 1ᵉʳ arrondissement.)	Paris.
Raynaud.	Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans. (Voie et bâtiments. 2ᵉ arrondissement.) Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État. (Voie et bâtiments. 1ᵉʳ arrondissement.)	Tours.

1ᵉʳ *août*. — M. **Charton**, Conducteur de 2ᵉ classe, en congé renouvelable, au service de la Compagnie des chemins de fer à voie étroite du département de la Meuse, est déclaré admissible à l'emploi de Contrôleur-comptable.

M. **Charton** est remis en activité dans son ancien grade de Conducteur de 2ᵉ classe et nommé Contrôleur-comptable de 3ᵉ classe.

Il est attaché, en cette qualité, à la résidence de Nancy, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est (voie et bâtiments — 2ᵉ arrondissement).

Idem. — M. **Papaix** (Marius), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, est déclaré admissible à l'emploi de Contrôleur-comptable.

Il remplira les fonctions de Contrôleur-comptable, en atten-

dant qu'il satisfasse aux conditions exigées par l'arrêté du 16 juin 1893, pour pouvoir être titularisé dans son emploi.

Il est attaché aux Contrôles de l'exploitation et de la traction des chemins de fer du Midi — 2e arrondissement et d'Orléans — 6e arrondissement.

2 *août*. — M. **Chord** (Antoine), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe au service ordinaire du même département.

7 *août*. — M. **Brunet** (Édouard), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet, passe dans le département de la Dordogne, au service du Contrôle des chemins de fer d'Orléans (voie et bâtiments).

Idem. — M. **Castaing** (Joseph), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Puyôo à Saint-Palais, passe dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

Idem. — M. **Leduc** (Charles), Conducteur principal attaché, dans le département de Seine-et-Oise, au service de la 3e section de la navigation de la Seine, passe dans le département de la Seine, au service de la 2e section de la navigation de la Seine.

Idem. — M. **Joly** (Adolphe), Conducteur principal, attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Marne et au service de la Commission instituée pour l'étude des moyens mécaniques ou électriques de halage des bateaux, passe au service de la navigation de la Seine (1re section — 2e division), même département.

21 *août*. — M. **Bilbaut** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne, passe dans le département de la Nièvre, au service de la navigation de la Loire — 2e section.

Idem. — M. **Martin** (René), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service de la navigation de la Loire — 3e section, passe au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

23 *août*. — M. **Hénon** (Octave), Conducteur de 2e classe, attaché, au service ordinaire du département des Ardennes est attaché, en outre, au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes.

23 *août.* — **M. Commaille** (Albert), Conducteur de 4[e] classe, attaché, dans le département du Loiret, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, passe dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (1[re] section — 1[re] division).

Idem. — **M. Sanquin** (Marcel), Conducteur de 3[e] classe, attaché, dans le département de l'Aisne, au service du canal de l'Oise à l'Aisne, passe dans le département du Loiret, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

Idem. — **M. Chauvin** (Raoul), Conducteur de 4[e] classe, attaché, dans le département d'Eure-et-Loir, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, passe dans le département de la Seine, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

DÉCRETS

(N° 404)

[17 février 1893]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, d'une ligne de tramway à traction mécanique de Vizille au Bourg-d'Oisans, avec embranchement de Vizille (place du Château) à Saint-Firmin et aux plâtrières de Mésage.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au transport des voyageurs et des marchandises, de la gare de Vizille, du réseau Paris-Lyon-Méditerranée, au Bourg-d'Oisans, avec embranchement de Vizille (place du Château) à Saint-Firmin et aux plâtrières de Mésage.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans, pour la ligne principale, et dans le délai de cinq ans, pour l'embranchement, à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation du tramway susmentionné par le département de l'Isère, à ses risques et périls, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, le 8 novembre

1892, entre le préfet de l'Isère, agissant au nom du département, d'une part, et la Société des voies ferrées du Dauphiné, d'autre part, pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ladite convention et les plans et cahier des charges mentionnés aux articles 1 et 3 ci-dessus resteront annexés au présent décret.

Art. 5. — Pour l'application des articles 36 et 39 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement de la ligne principale, de la gare de Vizille (réseau Paris-Lyon-Méditerranée) au Bourg-d'Oisans, est fixé à la somme de 40.000 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum pourra s'appliquer puisse excéder 36 kilomètres et y compris les frais de constitution du capital-actions et d'émission des obligations, lesquels ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum de 6 p. 100 du capital réellement dépensé.

Un compte de travaux complémentaires de premier établissement pourra, dans les conditions de l'article 5 de la convention de rétrocession, être ouvert, sans que le total général des deux comptes de premier établissement primitif et complémentaire puisse, en aucun cas, dépasser le maximum de 42.500 francs par kilomètre.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor pendant vingt années, à partir de la mise en exploitation de la ligne principale entière, est fixé à 30.600 francs.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées à la convention précitée du 8 novembre 1892 pour les frais d'exploitation, le maximum du capital de premier établissement et l'intérêt à servir à ce capital.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1892, le 8 novembre,

Entre les soussignés :

M. Edmond Robert, officier de la Légion d'honneur et de l'instruction publique, préfet de l'Isère, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu des délibérations du conseil général des 9 avril et 19 juin 1891, et en vertu de la délibération du 30 juin 1891 de la commission départementale déléguée à cet effet par le conseil général, ainsi que des délibérations du conseil géné-

ral en date du 26 août 1892 et de la commission départementale en date du 27 octobre 1892,

D'une part;

MM. André Neyret et Alfred Joubert, agissant au nom et pour le compte de la Société des voies ferrées du Dauphiné, en vertu des pouvoirs qui leur ont été délégués par une délibération du conseil d'administration de cette société, en date du 7 septembre 1892,

D'autre part,

Il a été expliqué et ensuite convenu ce qui suit :

La ligne de tramway à vapeur allant de la gare de Vizille (Paris-Lyon-Méditerranée) à Vizille et au Bourg-d'Oisans, et son embranchement à n'exécuter qu'éventuellement entre Vizille et Saint-Firmin et les plâtrières de Mésage, empruntant l'une et l'autre des routes nationales, c'est à l'État qu'il appartient d'en faire la concession.

Le département en demande, en conséquence, à l'État la concession (concession ferme pour la ligne principale et concession éventuelle pour l'embranchement), avec l'autorisation d'en faire rétrocession dans les mêmes conditions à la Société des voies ferrées du Dauphiné.

A cet effet, a été faite et acceptée la convention ci-après :

Art. 1er. — Le département de l'Isère, qui en demande à l'État la concession ferme en ce qui concerne la ligne principale et la concession éventuelle en ce qui concerne l'embranchement, s'engage, au cas où ces concessions, ferme et éventuelle, lui seraient accordées, à rétrocéder dans les mêmes conditions à la Société des voies ferrées du Dauphiné, qui accepte, la construction et l'exploitation, pour une durée de soixante-quinze ans, des lignes ci-après de tramways à traction mécanique, pour transport des voyageurs et des marchandises, savoir :

1° D'une ligne principale allant de la gare de Vizille, du réseau Paris-Lyon-Méditerranée, à Vizille et au Bourg-d'Oisans;

2° Et éventuellement d'un embranchement allant de Vizille à Saint-Firmin et aux plâtrières de Mésage.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret d'utilité publique restant à intervenir pour approuver la présente convention, est faite conformément à la loi du 11 juin 1880 et aux décrets des 6 août 1881, 20 mars 1882 et 25 décembre 1885, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de cette loi, et aux conditions suivantes.

Art. 2. La Société des voies ferrées du Dauphiné sera assujettie envers le département à toutes les obligations imposées au département lui-même par le cahier des charges annexé à la présente convention, de même qu'elle bénéficiera des avantages résultant pour le département de ce même cahier des charges, aux clauses et conditions duquel elle déclare s'engager.

Art. 3. — Ce cahier des charges a été établi en conformité du cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les compléments ajoutés aux articles nos 3, 5, 7, 8, 10, 14, 23 et 37, les modifications apportées aux articles nos 8 et 11, et l'adjonction des articles supplémentaires nos 6 *bis*, 7 *bis*, 11 *bis* et 36 *bis*. (Voir au cahier des charges.)

Art. 4. — Pour la ligne principale allant de la gare de Vizille (Paris-Lyon-Méditerranée) à Vizille et au Bourg-d'Oisans, en cas d'insuffisance du produit brut, impôts déduits, pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt à 4f,25 p. 100, amortissement compris, du capital de premier établissement, tel qu'il est défini et déterminé ci-après, le département s'engage à couvrir cette insuffisance, mais seulement pour une période maxima de vingt ans commençant à partir de la date de l'ouverture à l'exploitation de la totalité de cette ligne principale, et cela dans les conditions stipulées ci-dessous :

1° Avec les ressources propres du département, dans la proportion de	25,59 p. 100
2° Avec les ressources provenant de la Société des papeteries de Rioupéroux, dont le département se porte fort à l'égard de la Société rétrocessionnaire, dans la proportion de	24.41
Total	50,00
3° Et avec la subvention à allouer par l'État dans la proportion de	50,00
Total général	100,00

Pour l'application de cette clause, il est entendu :

1° Que le capital de premier établissement est limité, quelle que soit la dépense réelle, à un maximum de 40.000 francs par kilomètre, avec cette réserve que ce chiffre par kilomètre ne pourra être appliqué, pour l'ensemble de la ligne principale définie à l'article 1er, à une longueur totale supérieure à 36 kilomètres;

2° Que ce sera le montant effectif de ce capital de premier établissement qui servira au calcul de l'intérêt garanti à 4f,25 p. 100, si ce montant effectif est égal ou inférieur au maximum fixé ci-dessus à 40.000 francs par kilomètre et à 1.440.000 francs pour la ligne entière;

3° Que ce montant effectif à compter comme formant le capital de premier établissement comprend :

A. Les acquisitions de terrains, l'établissement (infrastructure et superstructure) de ladite ligne principale et de ses dépendances, y compris les raccordements aux gares de voyageurs et de marchandises de Vizille, du réseau de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, y compris les élargissements par voie de rescindement d'immeubles dans les traverses des villes et villages, y compris le matériel fixe et le mobilier des gares et stations, l'outillage des ateliers de réparations et le matériel roulant primitif.

L'ensemble de toutes ces dépenses étant augmenté de 10 p. 100 pour rémunération d'entreprise, à l'exception des travaux que la Société rétrocessionnaire n'exécuterait pas directement elle-même et qui auraient fait l'objet de sous-traités avec des tâcherons ou des entrepreneurs particuliers, de manière que la rémunération d'entreprise ne puisse pas être comptée deux fois;

B. Les frais généraux d'études, de direction de personnel, de surveillance des travaux et faux frais de toute nature, fixés à forfait à 2.500 francs par kilomètre;

C. L'intérêt des capitaux engagés pendant la construction, fixé à forfait à 4 p. 100 des dépenses stipulées au paragraphe A ;

D. Les dépenses relatives à la constitution du capital-actions ou à l'émission des obligations, qui sont fixées à forfait à 6 p. 100 des dépenses stipulées aux paragraphes A et B ;

E. Et éventuellement les insuffisances de recettes résultant de l'exploitation partielle des sections qui seraient ouvertes pendant la période de construction ;

4° Que les frais d'exploitation comprendront les dépenses effectives d'exploitation et d'entretien, sans que ces dépenses puissent dépasser, par kilomètre et par an :

a) 1.400 francs, augmentés de la moitié de la recette brute, impôts déduits (R), soit $\left(1.400 + \frac{R}{2}\right)$ jusqu'à 6.000 francs de recette brute kilométrique ;

b) 2.400 francs, plus le tiers de la recette brute, impôts déduits, soit $\left(2.400 + \frac{R}{3}\right)$ à partir de 6.000 francs de recette brute kilométrique.

Dans le cas où les dépenses d'exploitation réellement faites et dûment justifiées n'atteindraient pas le maximum défini ci-dessus, la Société rétrocessionnaire recevrait, à titre de prime d'économie, une somme égale à la moitié de l'écart existant entre ce maximum et le chiffre des dépenses réelles, étant entendu :

Que pour fixer le maximum applicable et comparer à ce maximum la dépense effective kilométrique, on fera entrer en compte, d'une part, la recette brute totale de la ligne (impôts déduits), d'autre part, la dépense totale effective d'exploitation, et que l'on divisera respectivement ces deux chiffres par la longueur totale comprise entre les axes des bâtiments des gares extrêmes, sans que cette longueur puisse être supérieure à 36 kilomètres.

L'exploitation comportera au minimum, par jour et dans chaque sens, bien entendu sur la ligne principale seulement, savoir :

a) Pendant toute l'année :

Entre la gare de Vizille (Paris-Lyon-Méditerranée) et la place du Château, à Vizille, cinq trains ;

Et entre la place du Château, à Vizille, et le Bourg-d'Oisans, savoir : deux trains tant que la recette brute annuelle, impôts déduits, ne dépassera pas 4.000 francs par kilomètre ; trois trains pour des recettes brutes annuelles, impôts déduits, comprises entre 4.000 et 5.500 francs par kilomètre ; et ainsi de suite, à raison d'un train en plus par chaque augmentation de 1.500 francs par kilomètre dans les recettes brutes annuelles, impôts déduits.

Étant stipulé que, pour la détermination des recettes brutes kilométriques annuelles dont il est question ci-dessus, et qui sont destinées à fixer le nombre des trains, on défalquera des recettes brutes totales de la ligne les recettes brutes produites par les trains ne circulant qu'entre Vizille et la gare de Vizille (Paris-Lyon-Méditerranée.)

b) Et pendant la saison d'été :

Entre la gare de Vizille (Paris-Lyon-Méditerranée) et Vizille, en plus des cinq trains spécifiés plus haut pour toute l'année, autant de trains qu'il en fau-

drait pour correspondre avec chaque train du réseau Paris-Lyon-Méditerranée desservant la gare de Vizille (Paris-Lyon-Méditerranée);

Et entre la place du Château, à Vizille, et le Bourg-d'Oisans, un train de plus que ceux stipulés plus haut pour toute l'année, étant entendu que les dates d'ouverture et de clôture de la saison d'été seront fixées chaque année le 15 mai et le 15 octobre, sous réserve des modifications qui pourraient être apportées à ces dates par M. le préfet de l'Isère, la Société rétrocessionnaire entendue. En outre des trains définis ci-dessus, il sera établi des trains supplémentaires destinés à doubler les trains réguliers toutes les fois que ceux-ci seront insuffisants pour contenir les voyageurs à transporter.

Le préfet pourra, la Société rétrocessionnaire entendue, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu par les alinéas précédents; en ce cas, il sera ajouté à la formule donnant le maximum des dépenses d'exploitation une somme de $0^f,70$ par chaque train-kilomètre ainsi imposé. Cette somme ne pourra jamais être appliquée aux trains supplémentaires définis à l'alinéa qui précède, et destinés à subvenir à l'insuffisance des trains réguliers.

En aucun cas, la Société rétrocessionnaire ne sera tenue d'établir plus de dix trains par jour dans chaque sens;

5° Que la longueur de la ligne sera fixée par un chaînage continu ayant pour extrémités les axes des bâtiments des stations extrêmes;

6° Que la subvention annuelle totale à payer par le département, tant à l'aide de ses ressources propres et de la subvention de la Société des papeteries de Rioupéroux qu'à l'aide de la subvention de l'État, est limitée à un maximum de 1.700 francs par kilomètre et par an, dont 435 francs à la charge du département, 415 francs à la charge de la Société des papeteries de Rioupéroux et 850 francs à la charge de l'État; soit, pour la ligne entière, à un maximum de 61.200 francs, dont 15.660 francs à la charge du département, 14.940 francs à la charge de la Société des papeteries de Rioupéroux et 30.600 francs à la charge de l'État;

7° Et que la Société rétrocessionnaire bénéficiera des subventions en terrains et en immeubles qu'elle pourra obtenir; ces subventions n'entreront pas dans le compte de premier établissement.

Art. 5. — Le compte de premier établissement défini à l'article 4 ci-dessus, et comprenant les dépenses prévues aux projets définitifs, sera clos au plus tard quatre ans après la date de la mise en exploitation totale de la ligne.

Il pourra être ouvert, pour la ligne principale de Vizille (gare Paris-Lyon-Méditerranée) au Bourg-d'Oisans, un compte complémentaire de premier établissement comprenant les dépenses non comprises aux projets définitifs, telles que création de gares nouvelles, agrandissements de gares, poses de secondes voies ou de voies de garage, acquisition de matériel roulant pour service de trains supplémentaires imposés par le préfet, dépenses qui, toutefois, ne pourraient être faites qu'en vertu d'une autorisation spéciale et préalable du Ministre des travaux publics.

Le total s'en ajoutera, au fur et à mesure, au capital de premier établissement primitivement arrêté. Ce sera ce total général qui servira au calcul des

subventions annuelles, ainsi qu'au calcul des remboursements des avances faites par le département, par la Société des papeteries de Rioupéroux et par l'État, conformément aux stipulations de l'article 4 ci-dessus et de l'article 8 ci-après.

Mais le total général de ces deux comptes de premier établissement, primitif et complémentaire, ne pourra, en aucun cas, dépasser le maximum de 42.500 francs par kilomètre.

La stipulation du paragraphe 6 de l'article 4 ci-dessus, qui fixe à 1.700 francs, par kilomètre et par an, le maximum de la subvention n'en sera pas moins maintenue.

Art. 6. — La subvention annuelle à payer par le département, tant avec ses propres ressources qu'à l'aide des subventions de la société des papeteries de Rioupéroux et de l'État, sera versée après l'approbation des comptes à fournir par la société rétrocessionnaire, conformément aux stipulations des décrets des 20 mars 1882 et 23 décembre 1885.

Toutefois, le département fera une avance, conformément à l'article 9 du décret du 20 mars 1882, pouvant s'élever, au maximum, à la moitié de la subvention annuelle totale à prévoir.

Art. 7. — Le département ne sera d'ailleurs tenu, envers la société rétrocessionnaire, au payement de la subvention à provenir de la société des papeteries de Rioupéroux qu'autant que cette société aura pris envers le département, avant l'ouverture de la ligne à l'exploitation, des engagements formels et définitifs par acte notarié avec aval de garantie ou inscription de première hypothèque acceptés par l'autorité compétente.

En cas de retard apporté par l'État au payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 8. — Lorsque le produit brut annuel (impôts déduits) d'une année d'exploitation soit avant, soit après la période de vingt ans applicable au fonctionnement de la garantie, deviendra suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt à 5f,25 p. 100 du capital de premier établissement, tant primitif que complémentaire, la moitié du surplus en serait partagée entre l'État, le département et la société des papeteries de Rioupéroux dans la proportion des avances faites par chacun d'eux sous formes de subventions annuelles jusqu'à complet remboursement, sans intérêt.

Art. 9. — L'embranchement reliant Saint-Firmin et les plâtrières de Mésage à Vizille (place du Château), avec gare de voyageurs et marchandises à Saint-Firmin, sera construit et exploité par la société rétrocessionnaire à ses frais, risques et périls, sans qu'elle puisse jamais prétendre à aucune subvention du département et de l'État.

La société rétrocessionnaire bénéficiera directement des subventions qu'elle pourra obtenir des communes et des particuliers intéressés à cet embranchement.

La société rétrocessionnaire tiendra compte à part des dépenses de premier établissement et ensuite des dépenses et recettes annuelles de l'exploitation de cet embranchement. Ces dépenses et recettes ne pourront jamais être fondues avec les dépenses et recettes similaires de la ligne principale.

La société rétrocessionnaire sera tenue de faire sur cet embranchement, au minimum, deux trains par jour dans chaque sens.

Cet embranchement devra être construit et livré à l'exploitation au plus tard dans un délai de deux ans à partir du décret déclaratif d'utilité publique, faute de quoi la rétrocession de cet embranchement par le département à la société sera frappée de déchéance sans adjudication de folle enchère et sans recours ni indemnité de part ni d'autre, le département restant libre de rétrocéder la concession de cet embranchement, aussi sans garantie ni subvention de sa part, à qui bon lui semblera, avec faculté accordée au nouveau rétrocessionnaire de faire circuler son matériel sur la ligne principale aux conditions d'usage en pareil cas.

Art. 10. — Après la troisième année d'exploitation, la société rétrocessionnaire devra, chaque année, prélever sur les recettes brutes et sur les subventions à recevoir une somme de 150 francs par kilomètre pour constituer un fonds de garantie de renouvellement, tant de la voie que du matériel fixe et du matériel roulant.

Ces prélèvements annuels s'arrêteront quand ce fonds de garantie atteindra un total de 2.500 francs par kilomètre, et recommenceront de nouveau si ce fonds vient à être entamé, pour s'arrêter quand ce fonds aura atteint de nouveau la somme de 2.500 francs par kilomètre.

Pendant tout le temps que fonctionneront les subventions, le département effectuera d'office ces prélèvements sur le total de la subvention à verser, jusqu'à concurrence du chiffre annuel de 150 francs par kilomètre. Lorsque la garantie cessera de fonctionner ou sera inférieure à 150 francs par kilomètre, la société concessionnaire prélèvera, sur les recettes brutes, la somme nécessaire pour parfaire le fonds de renouvellement jusqu'à concurrence du chiffre annuel de 150 francs par kilomètre.

Ce fonds de garantie est destiné au payement des dépenses de renouvellement partiel exécuté d'office par le département, après une mise en demeure à la société restée sans résultat.

Ce fonds de garantie sera déposé à la Banque de France au nom du département, mais au profit de la société rétrocessionnaire. Ces prélèvements annuels seront, au fur et à mesure, employés en achat de titres ou valeurs au porteur agréés à la fois par le département et par la société.

Les revenus de ces titres, valeurs et reliquats en espèces seront touchés directement par la société sur le vu d'une autorisation délivrée par le préfet. Mais ces titres et valeurs ne pourront être réalisés et retirés en tout ou en partie que par le département, sur le vu d'un arrêté préfectoral en spécifiant l'emploi et visant les dépenses à payer pour travaux et fournitures exécutés d'office pour le compte de la société après mise en demeure restée infructueuse.

A la fin de la concession ou en cas de déchéance, ce qui restera sans emploi de ce fonds de garantie de renouvellement sera réalisé et retiré par le département, qui le restituera à la société rétrocessionnaire.

Un fonds de garantie analogue, mais spécial, sera constitué aussi pour l'embranchement reliant Saint-Firmin et les plâtrières de Mésage à Vizille et

fonctionnera de la même façon que celui défini par les paragraphes ci-dessus. Il n'en différera que parce qu'il sera alimenté uniquement par les prélèvements annuels faits sur les recettes brutes, cet embranchement n'étant pas subventionné.

Art. 11. — La société rétrocessionnaire s'engage à n'employer dans la construction et l'exploitation des lignes rétrocédées que du matériel de provenance française et à n'avoir comme agents d'exploitation que des employés de nationalité française.

Art. 12. — Toutes les contestations qui pourraient surgir entre le département et la société rétrocessionnaire sur l'interprétation et l'application de la présente convention, à l'exception de celles dont le mode de règlement est stipulé par les décrets des 20 mars 1882 et 23 décembre 1885, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de l'Isère, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 13. — La présente convention sera nulle et non-avenue si l'État n'alloue pas une subvention égale au maximum autorisé par la loi du 11 juin 1880, et résultant de l'application de cette loi ainsi que des articles 4, 5 et 6 ci-dessus, c'est-à-dire une subvention formant les 50 p. 100 de la subvention totale annuelle pouvant par suite s'élever au maximum de 850 francs par kilomètre et par an ; soit une subvention annuelle, pour la totalité de la ligne principale, pouvant s'élever au maximum à 30.600 francs.

Art. 14. — La société des voies ferrées du Dauphiné s'engage à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que les autres frais accessoires auxquels pourront donner lieu la présente convention et le cahier des charges qui y est annexé.

Lu et approuvé :	Lu et approuvé :	Lu et approuvé :
A. NEYRET.	ALFRED JOUBERT.	*Le Préfet de l'Isère,*
		EDMOND ROBERT.

Article additionnel. — A la passation de la convention ci-dessus et du cahier des charges qui y est annexé, assistait M. *Léon Devilaine*, ingénieur civil, directeur de la société des papeteries de Rioupéroux, agissant au nom et pour le compte de ladite société en vertu des pouvoirs qui lui ont été directement délégués par une délibération de l'assemblée générale des actionnaires, en date du 30 juillet 1891, délibération notariée dont extrait est annexé à la présente convention, lequel M. *Léon Devilaine* déclare ici :

Reconnaître et accepter les engagements stipulés ci-dessus à la charge de ladite société envers le département de l'Isère et promet de confirmer cette acceptation en la forme authentique et conférer toutes garanties hypothécaires ou autres, dans le mode et la forme qui seront exigés, à première réquisition de M. le préfet de l'Isère.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

(*) Voir *le type*, *Ann.* 1882, p. 292.

(N° 405)

[16 mars 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, conformément au projet suivant :

Lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ, la Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia à Tlemcen.

Projet d'installation de repères aux abords des ponts métalliques d'une ouverture supérieure à 10 mètres, présenté le 10 août 1892, avec un détail estimatif montant à 650f,72 et réduit à 274f,40, y compris 12 p. 100 pour frais généraux et intérêts.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 5.100.000 francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur les lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ, la Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia à Tlemcen, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 406)

[20 mars 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclaré d'utilité publique l'élargissement de la route départementale n° 5 de la Haute-Garonne, de Toulouse à Saint-Girons, dans la traverse de Montesquieu-Volvestre, aux abords de la Halle, tel qu'il est indiqué par une teinte jaune sur le plan visé par l'agent voyer en chef, le 31 octobre 1891, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Montesquieu-Volvestre, dans sa délibération du 12 avril 1892;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 407)

[24 mars 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Le tracé de la rectification de la route nationale n° 8, dans la traverse de Marseille (Bouches-du-Rhône), tracé approuvé par le décret du 27 juillet 1886, est modifié dans la partie comprise entre les boulevards Mirabeau et de la Major;

2° Est et demeure classée, comme faisant partie intégrante de la route nationale n° 8, la nouvelle voie A, D, C, projetée en remplacement du tracé A, B, C, et indiquée par une teinte verte sur le plan visé par l'ingénieur-directeur de la voirie de Marseille, le 23 février 1892, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route est déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation.

(N° 408)

[28 mars 1893]

Décret qui déclare d'utilité publique l'installation d'un service de halage funiculaire dans la traversée et aux abords du souterrain du Mont-de-Billy, sur le canal de l'Aisne à la Marne.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique l'installation d'un service de halage funiculaire dans la traversée et aux abords du souterrain du Mont-de-Billy, sur le canal de l'Aisne à la Marne, et sur un parcours total de 2.600 mètres, conformément à l'avant-projet ci-dessus visé et aux avis également ci-dessus visés du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — L'exploitation de ce service sera faite en régie, aux frais de l'État, et moyennant la perception des droits de péage spécifiés à l'article 4.

Art. 3. — Un règlement spécial fixera la durée des parcours, le nombre des trajets, les heures de départ et d'arrivée, ainsi que les détails de l'opération.

Art. 4. — Il sera perçu, sur les bateaux et les flottes, un droit de 0f,02 par tonne de chargement pour la longueur totale du trajet.

Les bateaux vides seront exempts de toute taxe, mais ils seront attachés à la queue des convois.

La perception sera faite par l'administration des contributions indirectes.

Art. 5. — Tout autre mode de halage sera interdit, dès que le halage funiculaire fonctionnera. Les bateaux à vapeur marchant isolément pourront seuls être autorisés à traverser, par leurs propres moyens de propulsion, le souterrain du Mont-de-Billy, à la condition de se soumettre aux dispositions qui leur seront prescrites par les arrêtés qui les autoriseront.

Art. 6. — La dépense de premier établissement, évaluée à 70.000 francs, sera imputée sur les crédits inscrits à la deuxième section du budget de chaque exercice, pour l'établissement et l'amélioration des canaux de navigation.

. . . .

(N° 409)

[30 mars 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 6 de Vaucluse, de Marseille au Buis, dans la partie comprise entre la route nationale n° 100 et Bourgane, à exécuter suivant la direction générale indiquée par un trait rouge sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 12 juillet 1892, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route, déclassée par suite de la rectification, sera mise à la disposition de la commune d'Apt, en vue de l'affectation indiquée dans les délibérations du conseil municipal, en date des 28 mars 1886 et 20 novembre 1892;

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 410)

[12 avril 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la société générale des chemins de fer économiques, pour l'établissement d'un arrêt de trains à Saint-Pardoux, au point kilométrique 27 + 264 de la ligne de Sancoins à Lapeyrouse.

La dépense résultant de l'exécution desdits travaux sera imputée sur le compte de deux millions de francs prévu au paragraphe 2 de l'article 3 de la convention du 13 juillet 1885, approuvée par la loi du 11 septembre suivant, pour installations complémentaires de toute nature, jusqu'à concurrence de la somme qui sera définitivement reconnue devoir être portée audit compte, et sans qu'elle puisse dépasser 1.400 francs, non compris la majoration de 12 p. 100 pour frais généraux, frais d'administration et intérêts des capitaux pendant la construction.

(N° 411)

[1er mai 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne de Philippeville à Constantine :

Projet de remaniement des aiguilles et signaux de la gare de Philippeville-marchandises.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 3.500 francs, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 412)

[8 mai 1893]

DÉCRET du Président de la République française qui retire au sieur de Saint-Clair l'autorisation qui lui a été accordée, par décret du 31 janvier 1890, de construire et d'exploiter à ses risques et périls, une jetée-promenade sur la plage de Villers-sur-Mer (Calvados).

(N° 413)

[13 mai 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification

de la route nationale n° 86, entre la sortie de Baix et le ruisseau du Bessel (Ardèche), suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge, modifiée en bleu entre les profils 2 et 13 *bis*, sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 28 janvier 1892, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours; elle sera remise à la commune de Baix pour recevoir l'affectation indiquée dans la délibération du conseil municipal de cette commune, en date du 22 mai 1892.

2° La dépense, évaluée à 38.500 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 414)

[2 juin 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Coutances à Régneville.

En conséquence, la concession de cette ligne, faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest par la loi du 15 mars 1886, est déclarée définitive dans les conditions prévues par la condition du 17 juillet 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant;

2° Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui ont été ou qui seront offertes par le département, les communes ou les propriétaires intéressés.

Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général de la

Manche, dans sa délibération du 12 avril 1893, de fournir à l'État une subvention de 20.000 francs par kilomètre pour l'exécution de la ligne dont il s'agit.

(N° 415)

[16 septembre 1893]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, d'une ligne de tramways entre Bordeaux et le village du Vigean.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à voie de 1 mètre destinée au transport des voyageurs et éventuellement des messageries, entre Bordeaux (barrière du Bouscat) et le village du Vigean.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Le département de la Gironde est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de ce tramway suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, le 30 août 1893, entre le préfet de la Gironde, au nom du département, et la compagnie du tramway Bordeaux-Bouscat au Vigean, pour la construction et l'exploitation du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, le cahier des charges y annexé et le plan d'ensemble mentionné à l'article 1er ci-dessus resteront annexés au présent décret.

Art. 5. — Il est interdit à la compagnie du tramway Bordeaux-

Bouscat au Vigean, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation de la ligne ci-dessus, sans y être préalablement autorisée par décret en Conseil d'État.

. . . .

CONVENTION.

Entre M. Berniquet, officier de la Légion d'honneur, préfet de la Gironde, agissant au nom du département en vertu des délibérations du conseil général, en date du 9 septembre 1892, et de la commission départementale déléguée à cet effet, en date du 24 novembre 1892,

D'une part,

Et M. Aubian, président de la compagnie du tramway Bordeaux-Bouscat au Vigean, dont le siège social est à Bordeaux, allées de Chartres, 5 *bis*, et agissant au nom de cette dernière,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet de la Gironde concède à la compagnie du tramway de Bordeaux-Bouscat au Vigean, qui l'accepte, une ligne de tramway à voie de 1 mètre de largeur pour le service des voyageurs et éventuellement des messageries entre Bordeaux (barrière du Bouscat) et le village du Vigean.

La ligne sera à voie unique; elle partira de l'extrémité ouest de la rue David-Johnston, à Bordeaux, et empruntera l'assiette du chemin de grande communication n° 114.

Art. 2. — Tous les travaux d'infrastructure et de superstructure, ainsi que les acquisitions de terrains, seront faits par les soins et aux frais de la compagnie concessionnaire.

La compagnie sera dispensée de clôturer le tramway et de placer des barrières aux passages à niveau qui ne seront pas gardés.

Art. 3. — La compagnie concessionnaire s'engage à exploiter le tramway de Bordeaux-Bouscat au Vigean à ses frais, risques et périls, pendant la durée de la concession sans aucune subvention du département ni de l'État.

Art. 4. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles la compagnie concessionnaire déclare se soumettre.

Art. 5. — Dans le cas où le département ou l'État concéderait autour de Bordeaux la construction et l'exploitation d'un réseau de tramway de banlieue et où la compagnie du tramway de Bordeaux-Bouscat au Vigean n'obtiendrait pas pour elle-même cette concession, il est stipulé dès à présent que le département, usant du droit que lui confère l'article 19 du cahier des charges ci-annexé, pourrait effectuer le rachat de la ligne qui fait l'objet de la présente convention. Il est stipulé en outre que le rachat ne pourrait, dans ce cas, imposer au département aucun payement ou remboursement vis-à-vis de la

compagnie, étant entendu seulement que le concessionnaire du réseau de banlieue dont il vient d'être parlé serait tenu par son traité de se mettre aux lieu et place du département pour supporter les charges du rachat, charges qui, à défaut d'entente amiable entre lui et la compagnie, seraient déterminées conformément aux prescriptions de l'article 19 précité.

Le département s'engage par là à obliger le concessionnaire éventuel à se mettre à ses lieu et place ; ce n'est qu'au cas où le concessionnaire nouveau se serait mis aux lieu et place du département que le département pourrait racheter sans bourse délier.

Art. 6. — La présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique dans un délai de deux ans à partir de ce jour.

Art. 7. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 10 juin 1880, que, dans la rédaction du cahier des charges ci-annexé, il est apporté dérogation ou modification aux indications du cahier des charges type en ce qui concerne les articles, 7, 12, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32 et 34.

Fait à Bordeaux, le 30 août 1893.

CAHIER DES CHARGES (*).

(N° 416)

[18 septembre 1893]

Rapport adressé au Président de la République par le Ministre des travaux publics, suivi de deux décrets concernant la réorganisation du comité consultatif des chemins de fer.

Monsieur le Président,

Le comité consultatif des chemins de fer institué par un décret du 31 janvier 1878 a été réorganisé par de nombreux décrets qui ont profondément modifié sa constitution primitive.

Les décrets des 7 septembre 1887 et 19 décembre 1889 sont ceux qui ont apporté les changements les plus considérables dans son organisation : les différents textes ont été refondus, la composition du comité a été modifiée, et on y a introduit certaines dispositions de nature à préciser les conditions de nomination des membres qui le composent ainsi que la durée de leurs fonctions et leurs attributions.

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 19 septembre 1893.

Aux termes des décrets actuellement en vigueur, le comité consultatif comprend quarante-sept membres nommés par décret et cinq membres de droit.

Tout en rendant hommage au zèle et au dévouement que le comité ainsi constitué a toujours apportés dans ses travaux, il m'a paru qu'il y avait lieu d'élargir, dans de certaines limites, les bases de sa composition.

La représentation du commerce et de l'industrie a été jusqu'ici exclusivement réservée à la région de Paris. Il semble que l'action du comité serait utilement fortifiée en appelant à contribuer à ses travaux les présidents des chambres de commerce de quelques-uns de nos grands centres industriels, concurremment avec les chefs les plus autorisés du commerce et de l'industrie de la capitale.

D'autre part, j'ai cru devoir donner accès au comité à un membre de la société des actuaires, en raison de l'intérêt considérable que représentent les questions relatives aux caisses de retraites et d'assurances.

Enfin il m'a paru opportun d'augmenter d'un membre la représentation du ministère des travaux publics ainsi que celles du ministère du commerce et du sous-secrétariat des colonies, tout en maintenant comme par le passé l'entrée au comité des sommités de nos grandes administrations.

Cette nouvelle organisation portera de quarante-sept à quarante-neuf le nombre des membres du comité à nommer par décret.

Telles sont les modifications que je propose d'apporter au régime actuel, l'organisation générale et le fonctionnement du comité ne subissant d'ailleurs aucun changement.

Si vous approuvez les considérations qui précèdent, je vous prie, monsieur le Président, de vouloir bien revêtir de votre signature le décret ci-annexé dans lequel j'ai formulé mes propositions.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'assurance de mon profond respect.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

DÉCRET.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Le comité consultatif des chemins de fer est composé de 49 membres nommés par décret et 4 membres de droit;

Les membres nommés par décret comprennent :

12 membres du Parlement, dont 4 sénateurs et 8 députés;

6 membres du Conseil d'État, de la section des travaux publics, de l'agriculture du commerce et de l'industrie;

3 membres de la chambre de commerce de Paris;

3 membres des chambres de commerce des départements;

Le président du tribunal de commerce de Paris;

3 représentants du ministère des finances;

5 représentants du ministère du commerce, de l'industrie, des postes et télégraphes et des colonies;

2 représentants du ministère de l'agriculture;

1 représentant du ministère de la guerre;

1 représentant du ministère de l'instruction publique;

4 membres du corps des ponts et chaussées;

1 membre du corps des mines;

1 représentant de l'industrie minière;

Le directeur de l'École centrale;

1 membre de la société des actuaires;

1 membre de la société des ingénieurs civils;

1 membre de la commission permanente du congrès international des chemins de fer;

Le président de la chambre syndicale des industries diverses;

1 ouvrier ou employé des compagnies de chemins de fer.

Sont membres de droit :

Le directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics;

Le directeur des routes, de la navigation et des mines au ministère des travaux publics;

Le directeur du personnel et de la comptabilité au ministère des travaux publics;

Le directeur des chemins de fer de l'État.

Art. 2. — Les inspecteurs généraux chargés de la direction des services du contrôle de l'exploitation des chemins de fer ont entrée dans le comité avec voix délibérative pour les affaires de leur service et voix consultative pour les autres affaires.

1 secrétaire avec voix délibérative et 1 secrétaire adjoint, avec voix consultative, sont attachés au comité par arrêté ministériel.

3 auditeurs au conseil d'État, attaché à la section des travaux

publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, sont adjoints, par arrêté ministériel, au comité, en qualité de rapporteurs, pour les affaires d'importance secondaire. Ils ont voix consultative.

Art. 3. — Le comité est présidé par le Ministre des travaux publics.

Un vice-président est nommé chaque année par arrêté ministériel pour présider les séances en l'absence du Ministre, assurer la marche du service et désigner les rapporteurs.

Art. 4. — Les membres du comité consultatif sont nommés pour deux ans. Les membres sortants peuvent être renommés.

Art. 5. — Cesseront de plein droit de faire partie du comité les membres qui n'exerceront plus les fonctions qui ont motivé leur nomination.

Ils seront immédiatement remplacés par des membres choisis dans les catégories qu'ils représentaient eux-mêmes, conformément aux dispositions de l'article 1er.

Art. 6. — Le comité est nécessairement consulté :

Sur l'homologation des tarifs;

Sur l'interprétation : 1° des lois et règlements relatifs à l'exploitation commerciale des chemins de fer; 2° des actes de concession; 3° des cahiers de charges;

Sur les rapports des administrations de chemins de fer entre elles ou avec les concessionnaires des embranchements;

Sur les traités passés par les administrations de chemins de fer et soumis à l'approbation du Ministre;

Sur les demandes en autorisation d'émission d'obligations;

Sur les demandes d'établissement de stations ou de haltes sur les lignes en exploitation;

Sur les réclamations relatives à la marche des trains;

Sur les vœux ou pétitions tendant à la création de nouveaux trains.

Art. 7. — Le comité délibère en outre et fournit son avis sur toutes les autres questions qui lui sont soumises par le Ministre, relativement à l'établissement et à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général, d'intérêt local ou des tramways, notamment sur le mode à adopter pour la mise en exploitation des lignes nouvelles, sur le rachat des concessions ou la fusion des compagnies. Il donne également son avis sur toutes les questions relatives à l'organisation, par les soins des compagnies, de caisses de retraites, d'économats et toutes autres institutions analogues.

Art. 8. — Le comité délibère sur un rapport écrit, présenté

par un des membres ou par un des secrétaires ou par un des auditeurs au Conseil d'État, adjoints comme rapporteurs.

Des sous-comités institués par arrêtés ministériels peuvent être chargés d'émettre, aux lieu et place du comité, un avis sur les affaires de moindre importance.

Art. 9. — Le comité peut, avec l'assentiment du Ministre, procéder à des enquêtes.

Il entend les représentants des administrations des chemins de fer, ainsi que ceux du commerce et de l'industrie, toutes les fois qu'il le juge utile, pour éclairer ses délibérations. Il les convoque soit spontanément, soit sur leur demande.

Art. 10. — Le comité se réunit, en dehors de la période des vacances, au moins une fois par semaine et aussi souvent que les besoins du service l'exigent.

. . . .

Le Président de la République française,

Vu le décret en date du 18 septembre 1893;

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. — Sont nommés membres du comité consultatif des chemins de fer :

MM.

Dietz-Monnin, sénateur.
Huguet, sénateur.
Loubet, sénateur.
Waddington, sénateur.
Aynard, député.
Cochery, député.
Dron, député.
Faure (Félix), député.
Jamais, député.
Obissier Saint-Martin, député.
Pelletan, député.
Peytral, député.
Picard, président de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie au Conseil d'État.
Bousquet, conseiller d'État, membre de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.
Chauchat, conseiller d'État, membre de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.

MM.

Cotelle, conseiller d'État, membre de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.

Herbette, conseiller d'État, membre de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.

Rousseau, conseiller d'État, membre de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.

Delaunay-Belleville, président de la chambre de commerce de Paris.

Bertaux, membre de la chambre de commerce de Paris.

Way, membre de la chambre de commerce de Paris.

Brunet, président de la chambre de commerce de Bordeaux.

Le Blan, président de la chambre de commerce de Lille.

Rogé, président de la chambre de commerce de Nancy.

Dervillé, président du tribunal de commerce de Paris.

George, président de chambre à la Cour des comptes.

Pallain, directeur général des douanes.

Le Blant, inspecteur général des finances.

Favette, directeur de l'enseignement industriel et commercial au ministère du commerce et de l'industrie.

Nicolas, conseiller d'État, directeur du commerce intérieur au ministère du commerce et de l'industrie.

Roume, directeur du commerce extérieur au ministère du commerce et de l'industrie.

Ansault, administrateur de l'exploitation postale à la direction générale des postes et des télégraphes.

Dislère, conseiller d'État, délégué du ministère du commerce et de l'industrie.

Daubrée, directeur des forêts au ministère de l'agriculture.

Tisserand, conseiller d'État, directeur de l'agriculture au ministère de l'agriculture.

Renouard, général de brigade, sous-chef d'état-major général de l'armée.

Charmes (Xavier), directeur du secrétariat au ministère de l'instruction publique et des beaux-arts.

De la Tournerie, inspecteur général des ponts et chaussées.

Gay, inspecteur général des ponts et chaussées.

Menche de Loisne, inspecteur général des ponts et chaussées.

Stoecklin, inspecteur général des ponts et chaussées.

Orsel, inspecteur général des mines.

Marmottan, président du conseil d'administration de la compagnie des mines de Bruay.

MM.

Reymond, membre du conseil de perfectionnement de l'École centrale des arts et manufactures, chargé des fonctions de directeur de ladite école.

Guieysse, actuaire, membre de la commission supérieure des caisses d'assurances.

Griolet, membre de la commission permanente du congrès international des chemins de fer.

Gottschalk, ingénieur civil.

Ducret, président de la chambre syndicale des industries diverses.

Pérocheau, ouvrier ajusteur dans les ateliers de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, membre de l'association fraternelle des employés de chemins de fer.

. . . .

(N° 417)

[18 septembre 1893]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Seine et de Seine-et-Oise, d'une ligne de tramway entre la porte Maillot, à Neuilly, et Maisons-Laffitte, avec embranchement.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Seine et de Seine-et-Oise, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'une ligne de tramway à traction mécanique et à voie de 1m,44 de largeur entre les bords intérieurs des rails, destinée au transport des voyageurs, de leurs bagages et des articles de messageries, entre la porte Maillot, à Neuilly, et Maisons-Laffitte, avec embranchement de la Garenne à la place de l'Église de Colombes.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires

pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation du tramway susmentionné par le syndicat des communes de Maisons-Laffitte, Sartrouville, Houilles et Bezons, à ses risques et périls, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 4. — Est approuvé le traité passé le 15 juillet 1893 entre le syndicat des quatre communes susmentionnées, d'une part, et la compagnie des voies ferrées de la banlieue de Paris, d'autre part, pour la rétrocession du tramway de Neuilly à Maisons-Laffitte, avec embranchement sur Colombes.

Ledit traité, les plans et le cahier des charges mentionnés aux articles 1er et 3 ci-dessus resteront annexés au présent décret.

Art. 5. — Il est interdit à la compagnie des voies ferrées de la banlieue de Paris, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation de la ligne ci-dessus, sans y être préalablement autorisée par décret délibéré en Conseil d'État.

. . . .

TRAITÉ.

Entre MM. Forest, Saint-Lager, Nanin, Mancel, Piquet, Jacquet, Foucher et Augendre, composant, en vertu de délégations régulières, le comité administrateur du syndicat des communes de Bezons, de Houilles, de Sartrouville et de Maisons-Laffitte, syndicat dont la création a été demandée au gouvernement, conformément à la loi du 22 mars 1890, et agissant d'après les instructions de M. le préfet de Seine-et-Oise en date du 25 mars 1893, d'une part, et la compagnie des voies ferrées de la banlieue de Paris, dont le siège est à Paris, 16, place Vendôme, et représentée par M. Fresson, l'un des administrateurs, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été transférés par délibération du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 18 avril 1890, d'autre part, il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Ledit syndicat s'engage à rétrocéder à la compagnie des voies ferrées de la banlieue de Paris, sans subvention ni garantie d'intérêts, pour une durée égale à la durée de la concession qui lui sera accordée par l'État, l'établissement et l'exploitation d'une ligne de tramway à traction mécanique, à voie normale, destinée au transport des voyageurs, de leurs bagages et des articles de messageries, entre Neuilly et Maisons-Laffitte, avec embranchement de la Garenne à Colombes.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traïté, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — La compagnie déclare accepter cette rétrocession, qui lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 38 de cette loi, et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, conditions auxquelles elle déclare expressément souscrire.

Elle sera, en conséquence, assujettie envers ledit syndicat à toutes les obligations imposées à lui-même par le cahier des charges.

Art. 3. — La compagnie s'engage à construire et à exploiter à ses frais, risques et périls le tramway qui fait l'objet de la présente convention, sous la surveillance et le contrôle de l'administration.

Avant tout commencement d'exécution, elle sera tenue de verser une somme de 20.000 francs conformément aux délibérations concordantes prises par les communes en vue de se constituer en syndicat, suivant les conditions exprimées par la loi du 22 mars 1890.

Cette somme de 20.000 francs sera versée soit en espèces, soit en rente sur l'État ou en toutes autres valeurs admises par l'administration, et dans une caisse indiquée également par l'administration.

Art. 4. — Pour indemniser le rétrocessionnaire, tant des dépenses de la construction que de celles de l'exploitation que la présente convention laisse à sa charge, il encaissera toutes les recettes qui proviendront de l'exploitation du tramway à construire, déduction faite des impôts prélevés par l'État.

Art. 5. — Les frais de timbre, d'enregistrement, d'expédition ou autres auxquels pourra donner lieu le présent traité de rétrocession et toutes ses annexes seront à la charge de la compagnie.

Art. 6. — Le présent traité de rétrocession ne sera définitif qu'après qu'il aura reçu l'approbation du gouvernement.

Fait en double original et sur timbre, à Bezons, le 30 mars 1893.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

(*) Voir le *type Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 21 septembre 1893.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 418)

[18 novembre 1892]

Travaux publics communaux. — Adduction d'eau. — Concours d'un particulier. — Inexécution des conditions souscrites par la commune. — Indemnité. — (Sieur Gau-Bosc contre ville de Mazamet.)

Un propriétaire ayant abandonné un terrain à une ville pour y construire un réservoir, sous la condition qu'il bénéficierait de l'excédent de l'eau dérivée d'une rivière sur la consommation urbaine, la ville doit à ce propriétaire une indemnité à raison du préjudice qu'elle a pu lui causer en faisant des concessions d'eau à des particuliers dans la campagne sur le parcours de la conduite d'amenée. — Renvoi à une expertise pour la détermination du montant.

CONSIDÉRANT que le sieur Gau-Bosc soutient que l'arrêté attaqué a fait une inexacte appréciation des faits de la cause en décidant que le traité passé entre lui et la ville de Mazamet ne lui donne droit qu'au trop-plein du réservoir coupe-charge, établi sur le terrain qu'il a cédé à la ville, et que, par suite, il n'est pas fondé à critiquer l'usage que la ville fait des eaux dérivées du Tarn, entre la prise d'eau et ce réservoir ;

Considérant que si, d'après les dispositions du traité passé à la date du 23 mai 1877, l'eau concédée au sieur Gau-Bosc doit s'écouler sur sa propriété au moyen d'un déversoir de superficie établi à ses frais pour recevoir le trop-plein du réservoir coupe-charge, ces mesures ont uniquement pour but de régler la façon dont ce trop-plein sera conduit sur la propriété Gau-Bosc et non de déterminer le volume d'eau concédé au requérant ; que ce volume est fixé par les expressions du traité qui lui assurent la

jouissance de l'eau qui pourra se trouver en excédent sur la consommation en ville ; qu'en présence des termes explicites de cette clause, il y a lieu de décider que le sieur Gau-Bosc a droit de recevoir la différence entre le volume d'eau de 50 litres par seconde dérivé du Tarn et la quantité d'eau absorbée par la consommation dans la ville de Mazamet, en comprenant toutefois dans cette consommation urbaine, conformément à l'intention commune des parties au moment du contrat, les concessions, faites sur le parcours de la conduite d'amenée, de l'eau nécessaire aux établissements affectés à des services communaux ;

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de déterminer le préjudice causé au sieur Gau-Bosc par les concessions faites par la ville, en dehors des conditions ci-dessus énoncées ; qu'ainsi il y a lieu de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué après expertise régulière sur le montant de l'indemnité réclamée par le sieur Gau-Bosc ;

Sur les conclusions du sieur Gau-Bosc tendant à l'allocation d'une indemnité à raison des manœuvres de robinets qui seraient pratiquées par les agents de la ville dans le réservoir coupe-charge et qui auraient pour effet de diminuer la quantité d'eau pénétrant dans ce réservoir :

Considérant qu'il rentrera dans la mission à donner aux experts de vérifier l'exactitude de toutes les allégations du requérant qui seraient de nature à ouvrir en sa faveur un droit à indemnité... (Arrêté annulé. Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture afin de faire déterminer, après expertise, le montant de l'indemnité à laquelle le sieur Gau-Bosc peut avoir droit, tant à raison des concessions d'eaux faites par la ville de Mazamet, en dehors des conditions ci-dessus énoncées, que de toutes autres infractions au traité du 23 mai 1877 qui auraient été commises à son préjudice. Surplus des conclusions rejeté. Dépens supportés par la ville.)

(N° 419)

[18 novembre 1892]

Voirie (Grande). — Cours d'eau navigables. — Branches d'arbres jetées dans le lit. — Contravention. — Force majeur. — (Ministre des travaux publics contre sieur Chevillier.)

Le fait de laisser tomber, en effectuant une coupe d'arbres,

des branches dans le lit d'un cours d'eau navigable, constitue une contravention de grande voirie, alors même que, à raison de la situation des arbres, la chute des branches dans le cours d'eau aurait le caractère d'un cas de force majeure.

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'au cours d'une coupe d'arbres effectuée pour le compte du sieur Chevillier dans l'île de Devant-Conflans, les ouvriers par lui employés, au nombre desquels se trouvait le sieur Hortin, nominativement désigné dans le procès-verbal, ont jeté des branches d'arbres dans le lit de la Seine ; que ce fait constitue la contravention prévue et punie par l'article 42 de l'ordonnance d'août 1669, l'article 9 du chapitre 1er de l'édit de décembre 1672, et l'article 4 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 ; que, devant le conseil de préfecture, le sieur Chevillier, sans contester la matérialité des faits, s'est borné à alléguer qu'à raison de la situation des arbres, la chute des branches dans le lit de la Seine présentait le caractère d'un cas de force majeure ; mais que cette circonstance ne saurait le dégager de la responsabilité encourue par lui ; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture l'a renvoyé des fins du procès-verbal susvisé et qu'il y a lieu, par application des dispositions précitées, de le condamner à 25 francs d'amende et aux frais du procès-verbal... (Arrêté annulé. Sieur Chevillier condamné à 25 francs d'amende et aux frais du procès-verbal.)

(N° 420)

[19 novembre 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi du 21 *mai* 1836. — (Sieur Cornaire et autres.)

Dégradations n'ayant pas un caractère extraordinaire (53 *fr. réclamés pour une longueur de chemin de* 4.600 *mètres*) (*Cornaire*, 1re *esp.*).

Viabilité établie au commencement de l'année. Dégradations extraordinaires causées par des transports de bois ; subvention due (*Coquet*, 2e *esp.*).

1re espèce. — (*Sieur Cornaire.*)

Considérant que le sieur Cornaire a emprunté pour ses transports de bois le chemin d'intérêt commun n° 4 sur une longueur

de 4.600 mètres et que la subvention qu'il a été condamné à payer à raison de prétendues dégradations extraordinaires est de 53f,19 seulement; que, eu égard à la longueur du chemin parcouru la modicité de cette somme exclut l'idée de dégradations extraordinaires dans le sens de l'article 14 de la loi du 21 mai 1836; qu'il suit de là que ledit sieur Cornaire est fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué... (Arrêté annulé. Décharge. Frais d'expertise supportés par les communes intéressées.)

AFFAIRE SEMBLABLE. — *Dubost.*

2e ESPÈCE. — (*Sieur Coquet.*)

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le chemin vicinal ordinaire n° 3 de la commune d'Échalot était entretenu en état de viabilité, au commencement de l'année 1888, et que les transports de bois effectués par le requérant ont causé à ce chemin des dégradations extraordinaires ; que, dès lors, il n'est pas fondé à demander décharge de la subvention spéciale à laquelle il a été imposé... (Rejet.)

(N° 421)

[25 novembre 1892]

Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Arrêté de classement. — Interprétation. — Conseil général. — Limites de la voie publique. — Usurpation. — (Sieur Charles.)

Il appartient au conseil général, et non à la commission départementale, d'interpréter le sens de l'arrêté de classement d'un chemin vicinal de grande communication pris par le préfet antérieurement à la loi du 10 août 1871.

Alors même qu'une parcelle de terrain n'aurait pas été abandonnée gratuitement par son propriétaire lors du classement d'un chemin vicinal, elle en fait partie intégrante si elle est comprise dans les limites fixées par l'arrêté de classement, et le propriétaire qui en prend possession commet une usurpation.

CONSIDÉRANT que le chemin n° 22 étant un chemin vicinal de grande communication, il résulte des dispositions combinées de la loi du 21 mai 1836 et de la loi du 10 août 1871 que c'était bien

au conseil général, et non à la commission départementale comme le soutient le sieur Charles, qu'il appartenait d'interpréter l'arrêté préfectoral de classement du 3 novembre 1858 ;

AU FOND :

Considérant que le sieur Charles se fonde sur ce que, lors de la construction du chemin, en 1858, la parcelle litigieuse n'aurait pas fait partie de celles qui ont été cédées gratuitement par ses auteurs à la voie publique ; mais qu'il ne saurait se prévaloir de cette circonstance pour soutenir que cette parcelle aurait continué à lui appartenir, alors qu'il résulte de l'instruction que le terrain dont s'agit est compris dans les limites du chemin telles qu'elles résultent du plan annexé à l'arrêté préfectoral de classement susvisé et a été attribué audit chemin par ledit arrêté ; qu'il y a donc lieu de rejeter sa requête... (Rejet.)

(N° 422)

[23 novembre 1892]

Travaux publics. — Dommages. — Ports maritimes. — Bassins à flot. — Occupations temporaires. — Plus-value. — Compensation. — (Société des Constructions navales du Havre contre sieur Letellier.)

Calcul de l'indemnité. — L'entrepreneur autorisé régulièrement à occuper plusieurs parcelles de terrain ne peut pas être condamné à payer une indemnité calculée sur l'ensemble des parcelles si, en fait, il n'en a occupé que quelques-unes et si les autres sont demeurées en la possession du propriétaire qui a continué à les exploiter (*). — *Indemnité fixée à* 0f,50 *par mètre occupé.*

Plus-value spéciale et immédiate résultant de ce que le dépôt des déblais sur des terrains autrefois bas et en partie recouverts par les eaux, les avait mis au niveau des terrains contigus et les avait rendus plus propres à tout usage industriel ou autre ; compensation admise.

CONSIDÉRANT que les pourvois sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule et même décision ;

(*) Voir, 14 novembre 1890, Letellier. *Ann.* 1892, p. 583.

En ce qui concerne le calcul des surfaces occupées à comprendre dans le règlement de l'indemnité :

Considérant que, par arrêté du préfet de la Seine-Inférieure, en date du 25 octobre 1882, le sieur Letellier, entrepreneur des travaux du premier lot du canal de Tancarville, a été autorisé à occuper temporairement un certain nombre de parcelles de terrains appartenant à la société anonyme des Constructions navales du Havre ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que l'entrepreneur n'a pas occupé la totalité des terrains désignés par l'arrêté préfectoral et que ceux de ces terrains qui n'ont pas été occupés ont continué à être exploités pour le compte de la société, qui en a retiré un bénéfice ; que, dans ces conditions, c'est avec raison que le conseil de préfecture n'a, pour le calcul de l'indemnité, tenu compte à la société que des parcelles de terrains dont la jouissance lui avait été effectivement enlevée ;

En ce qui concerne l'indemnité pour privation de jouissance :

Considérant que ni la société des constructions navales du Havre, ni le sieur Letellier ne justifient que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire en fixant à $0^f,50$ par mètre la valeur locative des terrains qui ont fait l'objet de l'occupation, et en calculant sur ce taux l'indemnité qu'il y avait lieu d'allouer à la société requérante pour privation de jouissance ; que, dès lors, il y a lieu de rejeter sur ce chef tant les conclusions de la société des Constructions navales du Havre que celles du sieur Letellier ;

En ce qui concerne la demande d'indemnité pour privation d'industrie :

Considérant que la société des Constructions navales du Havre n'allègue l'existence d'aucun préjudice industriel par elle souffert, autre que celui sur lequel il a été statué par la décision du Conseil d'État, en date du 14 novembre 1890.

En ce qui concerne la plus-value :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'avant l'occupation, les terrains dont s'agit étaient en contre-bas et souvent recouverts par les eaux ; que les dépôts de terre qui y ont été faits ont eu pour effet de les remblayer au niveau des terrains contigus du bassin Bellot et de les rendre, par suite, plus propres à tout usage industriel ou autre ; qu'ainsi ils ont acquis une plus-value spéciale et immédiate, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que cette plus-value n'était pas inférieure au montant de l'indemnité due pour l'occupation des

terrains, avec lequel il y avait lieu de la compenser ; que, d'autre part, le sieur Letellier ne justifie pas qu'en fixant à 27.480 francs le chiffre de cette plus-value, le conseil de préfecture en ait fait une évaluation insuffisante ;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que les parties ont profité de l'expertise dans une égale proportion, que, dès lors, c'est avec raison que les frais en ont été mis pour moitié à la charge de la société des Constructions navales du Havre, et pour moitié à la charge du sieur Letellier ;

En ce qui concerne les dépens :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de décider que chaque partie supportera les dépens de son pourvoi devant le Conseil d'État... (Requêtes rejetées. Chacune des deux parties en cause supportera les dépens par elle engagés devant le Conseil d'État.)

(N° 423)

[26 novembre 1892]

Algérie. — Communes. — Chemins vicinaux ; Prestations en nature : Décret du 5 juillet 1854. — (Sieur Blossier.)

Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Exemption. un portier-consigne rattaché à l'état-major particulier du génie n'est pas imposable à la taxe des prestations en nature dans la commune de sa résidence : il fait partie de l'armée active (*).

(N° 424)

[26 novembre 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Subventions spéciales : loi du 21 *mai* 1836. — (Sieur Leroy et autres.)

(*) Voir, 6 juillet 1888, Chevalier. *Arr. du C. d'Ét.*, p. 601 ; — 28 juillet 1888, Parisot. *Ann.* 1889, p. 676 ; — 14 juin 1890, Guilhemat. *Arr. du C. d'Ét.*, p. 572.

Réclamation. — Déchéance — d'une réclamation formée plus de trois mois après le 1er janvier, alors que les rôles avaient été publiés avant cette époque; — d'un recours formé plus de deux mois après la notification de l'arrêté attaqué.

Délai. — Faux emploi. — Recevabilité d'une réclamation formée moins de trois mois, après la connaissance acquise de l'imposition indûment imposée, résultant du payement de ladite contribution.

Recours collectif formé par une seule requête contre deux arrêtés relatifs à la même taxe, dans deux communes différentes, arrêtés ayant fait l'objet d'une notification distincte : recevabilité, seulement en ce qui concerne la contribution imposée dans la commune première dénommée dans la requête.

Exemption. — Loi du 17 *juillet* 1889. — *Le père d'une famille de sept enfants vivants, légitimes ou reconnus, qui n'a pas été inscrit à raison de ce fait au rôle de la contribution personnelle-mobilière, et qui dans l'espèce n'est inscrit au rôle d'aucune autre contribution directe, est* ipso facto, *et par voie de conséquence, exempté de la taxe des prestations en nature. — L'article* 3 *de la loi du* 21 *mai* 1836 *exige que le contribuable soit porté au rôle des contributions directes* (*).

Subvention spéciale. — Dégradation n'ayant pas le caractère extraordinaire (subvention de 30f,20 *pour* 3.400 *mètres de chemin). Décharge.*

(*) Le Ministre de l'intérieur s'était prononcé en sens contraire :

« Il résulte des appréciations qui ont été échangées entre mon administration et celle des finances au sujet de l'application de la loi du 17 juillet 1889 (art. 3), dont les dispositions ont été modifiées en 1890, que l'exemption spécifiée par cet article s'applique exclusivement à la contribution personnelle-mobilière, et ne saurait s'étendre à la taxe des prestations. D'ailleurs, si, d'après l'article 3 de la loi du 21 mai 1836, la condition d'être porté au rôle des contributions directes est indispensable pour qu'un contribuable soit imposé à la taxe des prestations, cette disposition, dans l'esprit du législateur a uniquement pour objet d'éviter l'inscription sur les rôles de la taxe des prestations, perçue au profit de la commune, d'individus considérés comme indigents, au point de vue des contributions directes prélevées au profit de l'État. Il s'ensuit que l'exemption spécifiée par la loi du 17 avril 1889, qui n'a pas pour base l'état d'indigence du contribuable, ne serait pas de nature à dispenser du payement de la taxe des prestations ». Rap. 27 février 1892, Berton Vynantz, p. 225. — Sur la nécessité de l'inscription au rôle de l'une des contributions directes. — Voir 13 mars 1860, p. 210; 21 juin 1881, p. 633; 4 juillet 1884, p. 111, etc. (*Arr. du C. d'Ét.*).

(N° 425)

[2 décembre 1892]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — (Ministre des travaux publics contre sieur Goupil).

Art. 29. — Travaux imprévus. — Prix nouveau. — Transformation — ne constituant pas un travail imprévu : rejet (III, § 4); — n'entraînant aucune sujétion onéreuse; assimilation à des ouvrages analogues prévus (III, §§ 5 et 11; V, § 1er; VI).

Art. 32. — Augmentation de plus du tiers dans une nature d'ouvrage : non lieu à indemnité, le prix du bordereau étant dans l'espèce suffisamment rémunérateur (I, § 4); — indemnité allouée à raison du préjudice causé (I, § 5; II, § 5; III, § 7; V, § 2); — pas de préjudice. Rejet (II, § 6); augmentation inférieure au tiers. Rejet (VI).

Art. 41. — Réclamations. — Non-recevabilité d'une réclamation formée après l'acceptation du décompte sans réserves (I, § 5; — analogue III, § 1; V, § 3).

Chose jugée. — Non-recevabilité d'un grief rejeté par un arrêté antérieur passé en force de chose jugée (II, § 8; VII).

Abandon des tranchées avant leur achèvement; retenue des sommes afférentes aux travaux non exécutés : régularité (I, § 4).

Approvisionnements. — Indemnité calculée sur le pied des matériaux approvisionnés et utilisés (IV).

Déblais. — Classification. — Déblais de terre mélangée de pierrailles compris dans les déblais de toute nature autres que le rocher (I, § 2).

Clause forfaiture pour les déblais en rocher calcaire applicable aux filons de silex que devait d'ailleurs faire prévaloir la constitution géologique de la région (I, §§ 3 et 5).

Reprise de déblais : prix alloué déclaré suffisant (I, § 9).

Transport des déblais non dû pour des déblais simplement rejetés sur la berge et non transportés (II, § 1).

Déblais employés à des travaux de déviation — non-lieu à l'application du prix de transport prévu par application du cahier des charges (II, § 1).

Transports supplémentaires de déblais en dehors de la distance prévue au projet : indemnité allouée (II, § 3).

Plus-value demandée pour un mode de transport différent de celui prévu. Rejet (II, § 2); — pour reprise de déblais de fossés profonds inachevés : indemnité allouée, mais retenue en compensation des sommes dues à l'entrepreneur chargé des parachèvements (II, § 2).

Dommages causés à l'entreprise par gêne et ralentissement provenant du fait de l'administration dans la marche des travaux de terrassement; indemnité (IX).

Erreur matérielle. — Lorsqu'une erreur matérielle a été commise dans le calcul des quantités au détriment de l'entrepreneur, mais que, par suite d'erreur et de double emploi, le conseil de préfecture a alloué à celui-ci de ce chef une somme plus forte que celle à laquelle il aurait droit à la suite de la rectification par lui demandée il convient de maintenir purement et simplement la décision des premiers juges (I, § 12).

Fausses manœuvres. — Frais de comblement d'un emprunt ouvert à moins de 4 mètres du pied des remblais contrairement au cahier des charges, mis à la charge de l'entrepreneur (I, § 1); — pont supérieur exécuté avant le creusement de la tranchée : difficultés et sujétions résultant de cette exécution prématurée malgré l'avis des ingénieurs; pas d'indemnité (I, § 6); — dépôt de déblais sur des terrains occupés temporairement par l'entrepreneur; pas d'indemnité : les terrains appartenant à l'État étaient insuffisants pour effectuer les dépôts (I, § 7); — dressement de talus avant le tassement complet des remblais; pas de plus-values (I, § 10); revêtement en terre végétale de talus exécutés en mauvaise saison; pas d'indemnité (I, § 11).

Ordre écrit non justifié. Rejet (I, § 7, III, §§ 6 et 10).

Ordre de reprendre les travaux, à une époque où le droit à résiliation n'était pas encore ouvert : non-lieu à indemnité (IX).

Résiliation demandée pour inexécution par l'État des clauses du contrat : rejet : les conditions essentielles de la soumission n'ont pas été modifiées (VIII).

Art. 30. — Demande en résiliation pour dépassement de plus du sixième du montant primitif de l'entreprise : fixation de la date à laquelle s'est produit le dépassement et à laquelle le droit de l'entrepreneur s'est ouvert : appréciation de l'indemnité à raison du préjudice qui a été causé à l'entrepreneur par le refus de l'administration de prononcer la résiliation au jour du dépassement (VIII).

Sujétions : boisages dans les fouilles; plus-value accordée (I, § 8); — tirage de glaises; indemnité allouée jugée suffisante.

Rejet (II, § 7); — dans la confection des voûtes de ponceaux, indemnité allouée. Rejet (III, § 8); — résultant de la régularité des assises imposées par les ingénieurs; pas d'exigences exagérées. Rejet (III, § 3); — transformation de la forme d'un pont supérieur : pas d'aggravation; décharge. Rejet (III, § 4); résultant de l'exécution des quarts de cône après la confection des remblais : indemnité allouée jugée suffisante (III, § 9).

Travaux enlevés à l'entreprise : retrait de travaux dont l'entrepreneur avait accepté l'exécution : indemnité pour manque à gagner (IX).

CONSIDÉRANT que les pourvois ci-dessus visés sont connexes; que, dès lors, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule et même décision;

I. TERRASSEMENTS : — 1° *Sur les conclusions du sieur Goupil tendant à faire annuler la disposition de l'arrêté attaqué qui a mis à sa charge le comblement d'une chambre d'emprunt :*

Considérant que, d'après l'article 7 du cahier des charges, les chambres d'emprunt ne pouvaient être ouvertes à moins de 4 mètres du pied des remblais, que le sieur Goupil ne conteste pas avoir pratiqué entre les profils 312 et 313 une excavation en élargissement d'un fossé distant du pied du remblai de moins de 4 mètres; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a mis à sa charge le comblement dudit emprunt;

2° *En ce qui concerne la demande en revision de la classification des déblais depuis l'origine du lot jusqu'à la tranchée du Pin:*

Considérant que le bordereau des prix prévoit pour le corps du chemin de fer, sous le n° 1, un prix de 0f,70 par mètre cube pour les déblais de toutes natures autres que le rocher; que ce prix s'applique à la fois à la terre pure et à la terre plus ou moins mélangée de rocailles et de pierrailles venant au pic sans pesée sur le manche; qu'il résulte de l'instruction que la classification des déblais compris entre l'origine du lot et la tranchée du Pin a été faite conformément aux prescriptions de l'article 97 du cahier des charges; que, dès lors, le requérant n'est pas fondé à demander que le cube des déblais de 1re classe soit diminué de 10.488 mètres cubes, d'une part et de 1.368 mètres cubes d'autre part à comprendre dans les déblais de rocher;

3° *Sur les conclusions : 1° du Ministre des travaux publics tendant à la réformation de la disposition de l'arrêté attaqué qui a alloué au sieur Goupil une plus-value de 6.071f,40 à raison des déblais siliceux de la tranchée du Pin et de celle de la station de*

Paizay-le-Sec; 2° du sieur Goupil tendant à obtenir une indemnité de 2f,30 par mètre cube pour les déblais de l'emprunt de Paizay-le-Sec :

Considérant que pour accorder à l'entrepreneur une majoration de 1f,80 par mètre cube sur le prix porté au n° 2 *bis* du bordereau, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que les sondages antérieurs à l'adjudication n'avaient pas mis en évidence les calcaires imprégnés de silice rencontrés en cours d'exécution dans les tranchées susindiquées;

Mais considérant que l'article 98 du devis dispose que le prix de 1f,40 s'applique au rocher calcaire ou autre, quelle que soit sa nature, y compris le rocher compact ne pouvant s'extraire qu'à la poudre et que l'entrepreneur devra se rendre compte très exactement avant l'adjudication des difficultés que peuvent présenter les diverses tranchées, les prix ne pouvant, après l'adjudication, être modifiés sous aucun prétexte; que si, dans les tranchées du Pin et de la station de Paizay-le-Sec, le sieur Goupil a rencontré des filons de silex que la constitution géologique de la région permettait d'ailleurs de prévoir, il n'en résulte pas que la nature du rocher soit différente de celle prévue au devis ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé à l'entrepreneur un prix nouveau;

Considérant que, de ce qui précède, il résulte également que le sieur Goupil ne saurait se prévaloir de la présence plus ou moins considérable, de filons de silex rencontrés dans l'emprunt de Paizay-le-Sec pour demander un supplément au prix de 0f,90 par mètre cube porté au n° 5 du bordereau pour les déblais d'emprunt de toute nature destinés à compléter les remblais du chemin de fer;

4° *En ce qui concerne les demandes du sieur Goupil relatives : 1° à une plus-value de* 0f,60 *par mètre cube sur les prix de fouille et charge des déblais de 2e classe pour le cube en excès sur les prévisions, et 2° au rétablissement au décompte de la somme de* 4.583f,72 *à lui retenue et représentant le montant de parachèvements exécutés par un autre entrepreneur :*

Considérant que si l'excédent de déblais de 2e classe dû aux modifications apportées au projet et provenant de l'adoucissement des talus des tranchées de la Talbatière et du Poirier a dépassé de plus d'un tiers le cube primitif, il résulte de l'instruction que le prix porté au bordereau a été suffisamment rémunérateur pour le travail dont il s'agit; que, dès lors, l'entrepreneur, n'ayant éprouvé de ce chef aucun préjudice, n'est pas fondé à

réclamer une indemnité par application de l'article 33 des clauses et conditions générales;

Considérant, d'autre part, que le requérant ayant abandonné avant leur achèvement les tranchées de la Talbatière et du Poirier, l'administration était en droit de lui faire subir par application de l'article 23 des clauses et conditions générales, la retenue des sommes afférentes aux travaux non exécutés, et que le sieur Goupil ne justifie pas qu'en fixant ladite somme à 4.583f,72 le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire;

5° *En ce qui concerne la demande d'une plus-value de 1 franc par mètre cube présentée par le sieur Goupil au sujet de l'exécution en redans et avec contreforts des fouilles de divers ponceaux et sur les conclusions du Ministre des travaux publics tendant à la réformation de la disposition n° 76 de l'arrêté du conseil de préfecture par laquelle une plus-value de 2 francs par mètre cube a été accordée à l'entrepreneur pour les fouilles du pont inférieur de 4 mètres du profil* 257 + 13m,50.

Considérant que les réclamations du sieur Goupil relatives aux fouilles des ponceaux de 1 mètre et 1m,50 des profils 223 + 75m, 229 + 26m, 242 + 48m, 245 + 50m, 256 + 60m ont été formulées après l'acceptation sans réserve à cet égard du décompte de l'année 1882 notifié le 30 avril 1883, où les fouilles sont portées comme travaux terminés, et après l'expiration du délai fixé par l'article 41 des clauses et conditions générales; que, dès lors et par application dudit article, elles n'étaient pas recevables en tant qu'elles avaient pour objet la fixation d'un prix nouveau dans les termes de l'article 29 des clauses précitées;

Considérant, d'autre part, en ce qui concerne les fouilles du pont inférieur sus-indiqué, que le n° 26 du bordereau des prix porte que les déblais de toutes natures pour fouilles de fondations des ouvrages d'art exécutés conformément au projet et aux ordres donnés en cours d'entreprise, sont payés au prix unique de 1f,80; que l'entrepreneur ne justifie pas avoir rencontré, dans l'exécution, des travaux d'une nature autre que celle prévue au devis; que, dès lors, il ne pouvait plus être admis à revenir sur le prix par lui consenti, et que c'est à tort que le conseil de préfecture, se fondant sur la nature siliceuse du rocher, a alloué audit entrepreneur une majoration de prix pour le cube prévu des fouilles du pont dont s'agit;

Mais considérant que l'ensemble des déblais de fondations des ouvrages d'art a dépassé, pour l'ensemble du lot, de plus de un

tiers les cubes de cette nature d'ouvrage prévus au détail estimatif; qu'il y a lieu, dès lors, par application de l'article 32 des clauses et conditions générales, d'indemniser l'entrepreneur du préjudice que lui ont causé les modifications apportées à cet égard dans les prévisions du projet, et qu'il résulte de l'instruction qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en allouant de ce chef au requérant une somme de 300 francs;

6° *Sur les conclusions du sieur Goupil tendant : 1° au rétablissement au décompte, pour le passage supérieur de 15 mètres du profil* 214 + 30, *des prix de fouille, reprise, transport et blindage réellement payés par l'entrepreneur; 2° à l'allocation d'une plus-value de 1 franc pour les déblais du même pont exécutés au-dessous de 4 mètres dans les étrésillons :*

Considérant qu'il est établi par l'instruction que l'entrepreneur a commencé les déblais dont s'agit après avoir été dûment invité par les ingénieurs à ne les exécuter qu'en même temps que ceux de la tranchée, et après avoir été prévenu que l'administration ne saurait participer à l'excédent de dépenses résultant de l'exécution prématurée du travail, que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté les demandes d'indemnité présentées par le requérant à raison des difficultés et des sujétions du travail;

7° *En ce qui concerne la demande d'une plus-value de* 0f,15 *par mètre cube pour mise en dépôt sur des terrains n'appartenant pas à l'État des déblais provenant des fouilles des piles du viaduc de la Caronnière :*

Considérant que l'entrepreneur ne justifie pas avoir reçu l'ordre de déposer les déblais dont s'agit en dehors des emprises, lesquelles étaient plus que suffisantes pour les recevoir, que, par suite, l'administration ne saurait être tenue de payer une occupation temporaire à laquelle elle est restée étrangère;

8° *En ce qui concerne la demande d'une plus-value de* 0f,50 *par mètre cube pour difficultés exceptionnelles d'exécution des fouilles du mur de soutènement des profils* 209 *et* 210 *:*

Considérant qu'en dehors d'une indemnité afférente au boisage, il a été porté au décompte une plus-value de 3 francs par mètre cube applicable aux fouilles des fondations du mur de soutènement construit au point ci-dessus désigné, qu'il est établi, par l'expertise, que cette plus-value tient un compte suffisant à l'entrepreneur de ses dépenses réelles constatées par des attachements contradictoires pris en cours d'exécution; que, dès

lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté sa demande d'une nouvelle indemnité;

9° *En ce qui touche la demande d'une reprise supplémentaire de* 0f,30 *par mètre sur le cube de terre remaniée autour des culées du viaduc de la Caronnière :*

Considérant que, si, pour l'exécution du remblai sous la première et la septième voûte, il a été nécessaire de reprendre une partie des terres et de les lancer à la distance d'un jet de pelle, ce travail a donné lieu à l'inscription au décompte d'une reprise de 0f,30 appliquée à un cube de 504mc,84 supérieur en fait à celui qui a été remanié; qu'il suit de là que le sieur Goupil n'est pas fondé à réclamer une reprise supplémentaire;

10° *En ce qui concerne la plus-value de* 0f,12 *par mètre carré réclamée par l'entrepreneur pour le dressement des talus du remblai du chemin de fer entre l'origine du lot et le profil* 202 + 70m *:*

Considérant que, d'après l'article 52, paragraphe 2, du cahier des charges, l'entrepreneur devait, pour dresser les talus des parties en remblai suivant le profil prescrit, attendre que le tassement fût suffisamment opéré; qu'il résulte de l'instruction que le sieur Goupil a, de sa propre volonté et par suite de convenances personnelles, effectué le règlement des talus aux points ci-dessus indiqués immédiatement après l'achèvement des remblais, que dès lors il n'est pas fondé à réclamer une plus-value à raison des difficultés qu'il aurait rencontrées dans l'exécution de ce travail;

11° *En ce qui concerne la demande de l'entrepreneur tendant à obtenir une plus-value de* 0f,30 *par mètre superficiel pour les revêtements en terre végétale des talus du remblai dit de la Vienne :*

Considérant que le sieur Goupil ne justifie pas que l'administration l'ait obligé à exécuter les recouvrements dont s'agit à une époque aussi défavorable que le courant de décembre, qu'il résulte au contraire de l'expertise qu'il ne l'a fait qu'en vue notamment d'éviter les frais de mise en dépôt et de reprise qu'il aurait eu à supporter en procédant à ce travail à un autre moment, frais dont il avait été cependant tenu compte pour la fixation du mètre superficiel de revêtement dans le marché spécial du 18 mars 1882, que dès lors ledit sieur Goupil ne saurait se prévaloir, pour demander une indemnité, du préjudice que lui aurait causé l'exécution dudit travail en saison pluvieuse;

12° *En ce qui concerne la rectification des chiffres portés au décompte pour les revêtements des talus :*

Considérant que la surface des revêtements exécutés par l'en-

trepreneur est de 9.643mq,45 et qu'il n'a été porté au décompte que 6.001mq,74, qu'il y a lieu en conséquence d'ajouter à ce chiffre et de payer au prix fixé par le marché du 18 mars 1882 les 3.641mq,71 qui ont été omis;

Considérant qu'en raison de cette rectification le sieur Goupil aurait eu droit à l'allocation d'une somme de 2.112f,80 en sus du montant du décompte;

Mais considérant que, sous les nos 24 et 26 de son arrêté du 11 mai 1888, le conseil de préfecture a, par suite d'erreurs et de double emploi accordé de ce chef au sieur Goupil diverses sommes s'élevant à 5.593f,20, que si, le Ministre des travaux publics n'ayant formé aucun pourvoi contre ces dispositions de l'arrêté précité, il n'y a pas lieu de déduire les sommes allouées en trop à l'entrepreneur, du chiffre auquel le conseil de préfecture a fixé le montant du décompte, il résulte de ce qui précède qu'il n'y a pas lieu non plus de rectifier sur ce point ledit décompte;

II. Transports et dépôts : — 1° *Sur les conclusions du sieur Goupil tendant à l'application du prix de transport prévu pour les déblais employés au corps du chemin de fer : 1° à 405 mètres cubes provenant du fossé à droite de la gare de Paizay ; 2° à 2.004 mètres cubes provenant de l'emprunt de la gare de Paizay, transportés au passage à niveau du profil* 312 :

Sur le premier point :

Considérant que si les déblais provenant du fossé à droite de la gare de Paizay et dont l'administration avait refusé le payement ont été comptés par le conseil de préfecture, en tant que fouilles, au prix n° 1 du bordereau, il est établi par l'instruction qu'ils n'ont pas été transportés au corps du chemin de fer, mais qu'ils ont été simplement rejetés sur la berge; que, dans ces circonstances, le requérant n'est pas fondé, aux termes de l'article 38 des clauses et conditions générales, à demander l'allocation du prix de transport fixé par l'article 99 du devis pour les déblais employés en remblais ou mis en dépôt;

Sur le second point :

Considérant que l'avant-métré auquel l'article 99 du devis se réfère dispose que tous les travaux relatifs aux chemins et cours d'eau ne sont évalués qu'approximativement et feront l'objet de projets spéciaux auxquels l'entrepreneur devra se conformer pour l'exécution ;

Considérant que, par un ordre de service du 16 septembre 1881 relatif à l'exécution du passage à niveau du profil 312, le sieur Goupil a été prévenu qu'il aurait à ouvrir un emprunt de

2.004 mètres cubes dans les emprises du chemin de fer à 300 mètres de distance moyenne du passage ci-dessus désigné et dont le transport s'effectuerait au tombereau ; que, dans ces circonstances, le requérant n'est pas fondé à demander le report, — aux déblais prévus par le mouvement des terres pour le corps du chemin de fer, — du cube dont s'agit qui a été réellement employé en travaux de déviation, et l'inscription au décompte d'un prix supérieur à celui fixé par le marché pour les transports de cette nature ;

2° *En ce qui concerne les demandes de plus-value présentées par le sieur Goupil : 1° pour la reprise et le transport des déblais des fossés profonds situés à la Maison-des-Champs ; 2° pour la reprise et le transport à* 60 *mètres de remblais provisoires ayant servi au passage des déblais de l'emprunt d'Aguzon ; 3° pour la reprise des terres du chemin du passage à niveau du profil* 312 *et leur transport à la brouette :*

Sur le premier point :

Considérant que le prix du transport a été alloué par le conseil de préfecture et porté au décompte en augmentation du chiffre primitivement fixé, mais qu'en ce qui concerne la reprise, c'est à bon droit que ledit conseil, conformément aux propositions du tiers expert, a décidé que les sommes qui pouvaient, de ce chef, être dues au sieur Goupil lui seraient retenues en compensation de la valeur des travaux par lui laissés inachevés et qui ont dû être payés à l'entrepreneur chargé des parachèvements, à des prix supérieurs à ceux du bordereau, à raison des sujétions résultant de l'approfondissement et de l'élargissement des fossés déjà exécutés ;

Sur le second point :

Considérant que le requérant n'établit pas qu'en lui allouant une indemnité calculée : pour le transport sur le prix d'ailleurs par lui réclamé de 0f,36 (transport en brouette à 60 mètres) et pour la reprise sur le prix porté au n° 7 du bordereau pour les reprises de déblais de toute nature ayant déjà été remués, le conseil de préfecture ait fait une inexacte application des conditions du marché ;

Sur le troisième point :

Considérant que le projet d'exécution de la déviation du passage à niveau du profil 312, portant que les remblais pris dans un emprunt en élargissement de la gare à une distance moyenne de 300 mètres seraient transportés au tombereau, a été notifié par ordre de service, du 16 septembre 1881, au sieur Goupil, qui

n'a présenté, dans le délai imparti par l'article 97 du devis, aucune réclamation contre les cubes ou distances de transport établies dans le projet précité ; que si le requérant a cru devoir, conformément à la disposition du paragraphe 2 de l'article 99 du cahier des charges, transporter d'abord ces déblais en wagon, puis les reprendre en brouette, l'administration ne saurait être tenue de les payer d'après des distances et un mode de transport autres que ceux prévus au projet ;

3° *En ce qui concerne le règlement des transports supplémentaires résultant des modifications apportées par l'administration :*

Considérant que si, pour les déblais employés en dehors du lot en prolongement du remblai de la Vienne et dont le lieu d'emploi avait été modifié par les ingénieurs, le sieur Goupil avait, par application de l'article 97 du devis, le droit de réclamer le payement de la distance réelle de transport, le supplément de prix qui pouvait en résulter ne devait être accordé qu'à raison de la distance effectivement parcourue au delà de la distance prévue, que la distance réelle de transport entre les centres de gravité de la fouille et du dépôt ayant été de 1.570 mètres, dépassant de 620 mètres la distance prévue au projet, c'est avec raison que le conseil de préfecture n'a alloué de ce chef, au sieur Goupil, qu'une indemnité de 1.680f,87 calculée sur l'excédent de parcours dont s'agit ; qu'en ce qui touche les déblais provenant de l'adoucissement des talus des tranchées de la Talbatière et du Poirier transportés à 250 mètres au delà de la distance moyenne prévue au mouvement des terres, c'est à bon droit également que le conseil de préfecture n'a accordé au requérant qu'une allocation de 2.507f,62 calculée d'après les bases précédemment indiquées ; qu'enfin, en ce qui concerne l'emprunt d'Aguzon, il résulte de l'instruction que, sauf 415 mètres cubes employés selon les prévisions du projet au remblai du corps du chemin de fer entre les profils 265 et 267, les déblais provenant de cet emprunt, utilisés pour des remblais non indiqués au projet, ont été considérés comme déblais d'emprunts non prévus et figurent au décompte pour leurs distances réelles ; que, dès lors, le sieur Goupil n'est pas fondé à réclamer, à raison du transport desdits déblais, une allocation supplémentaire de 1.343f,60 ;

4° *Sur les conclusions du sieur Goupil tendant au rétablissement au décompte d'un prix moyen de transport de* 0f,80 *et à l'allocation d'une somme de* 488f,55 ;

Considérant qu'en dehors des rectifications opérées, en ce qui concerne les transports, par le conseil de préfecture, et notam-

ment de l'augmentation allouée au n° 18 de l'arrêté attaqué sur le chiffre du décompte, le sieur Goupil ne justifie pas que des cubes portés audit décompte aient été réglés à des prix autres que ceux qui devaient leur être appliqués d'après les stipulations du marché ; que, dès lors, les conclusions du sieur Goupil, sur ce point, doivent être rejetées ;

5° *En ce qui concerne la demande du sieur Goupil tendant à obtenir une plus-value de* 0f,10 *par mètre cube de déblais mis en dépôt pour sujétion de décharge et d'entretien des voies :*

Considérant que, pour rejeter la demande dont s'agit, le conseil de préfecture se fonde sur ce que les prix du bordereau applicables aux déblais comprennent la fouille, la charge et la décharge, et sur ce que, les déblais supplémentaires n'atteignant pas le tiers des déblais prévus, il n'y a pas lieu d'appliquer l'article 32 des clauses et conditions générales et de rechercher si un prix nouveau peut être dû ;

Mais considérant que l'entrepreneur invoque à l'appui de sa réclamation, non l'augmentation des déblais, mais l'augmentation des dépôts ; qu'il est établi par l'instruction que le cube des déblais mis en dépôt a dépassé de plus du tiers les quantités prévues au projet ; que, dès lors, l'entrepreneur est en droit de demander, conformément à l'article 32 précité, une indemnité à raison du préjudice que lui auraient causé les modifications apportées aux prévisions du projet ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la décharge des déblais dans les dépôts a comporté, par suite du déplacement continuel des voies, des sujétions spéciales résultant notamment du relèvement desdites voies et des pertes de temps dans la marche des trains, et qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en allouant, de ce chef, au sieur Goupil une indemnité de 1.817f,69 ;

6° *En ce qui concerne la demande d'une plus-value de* 0f,05 *par mètre cube des déblais mis en dépôt à la Noraie pour indemnité du terrain :*

Considérant que, si le cube du dépôt de la Noraie a dépassé les prévisions de plus d'un tiers, le sieur Goupil ne justifie avoir éprouvé aucun préjudice par suite des modifications apportées à cet égard au projet, ni avoir été notamment dans l'obligation de payer aux propriétaires, pour occupation temporaire des terrains, une somme supérieure à celle portée de ce chef au décompte ;

7° *En ce qui touche la demande d'une plus-value pour triage de glaises :*

Considérant que le requérant ne justifie pas que l'indemnité qui lui a été allouée par le conseil de préfecture pour triage de glaises dans le dépôt à droite du piquet 258 soit insuffisante;

8° *En ce qui concerne l'indemnité demandée pour foisonnement des déblais rocheux en excès sur les prévisions :*

Considérant que cette réclamation a été rejetée par un précédent arrêté du conseil de préfecture de la Vienne, en date du 19 décembre 1884, contre lequel le sieur Goupil n'a formé aucun recours dans le délai imparti par la loi; que, dès lors, ladite réclamation n'est pas recevable;

III. MAÇONNERIES : — 1° *En ce qui concerne la demande formulée par le sieur Goupil d'une plus-value de* 5 *francs pour le cube des maçonneries en contreforts :*

Considérant qu'il n'existe de contreforts que dans les ponceaux des profils 223 + 75^m, 229 + 26^m, 242 + 48^m, 245 + 50^m, 256 + 50^m; que les maçonneries de ces divers ponceaux figurent comme travaux terminés dans le décompte de fin d'année de 1883, notifié le 15 février 1884 à l'entrepreneur qui n'a formulé aucune réserve à leur égard, ni dans le bordereau du 22 février 1884, ni même dans sa requête au conseil de préfecture du 30 mars suivant; que, dès lors, c'est à bon droit que ledit conseil a rejeté ce chef de réclamation par application de l'article 41 des clauses et conditions générales;

2° *En ce qui concerne la demande d'une plus-value de* 7 *francs par mètre superficiel de parements vus de moellons têtués pour sujétion de confection de voûtes en redans aux ponceaux de* 0^m,60 *du profil* 209 + 70^m, *et de* 1^m,50 *du profil* 245 + 50^m :

Considérant que les modifications apportées aux voûtes des ponceaux dont s'agit, et qui ont consisté à exécuter ces ouvrages comme s'ils se composaient de trois ponceaux placés bout à bout, ont été nécessitées par la déclivité transversale du terrain et n'ont occasionné à l'entrepreneur aucune sujétion pour la taille et la pose des moellons têtués de l'intrados courant; que, si le sectionnement de la voûte en trois tronçons a entraîné l'emploi de moellons parementés pour les extrémités des tronçons formant saillie sur le vide du ponceau, l'administration en a tenu compte au sieur Goupil en lui payant les maçonneries de ces saillies au prix des moellons parementés, qu'il suit de là que ledit sieur Goupil n'est pas fondé à demander une plus-value de ce chef;

3° *En ce qui concerne les demandes de l'entrepreneur tendant à obtenir, pour sujétions résultant de la régularité des assises et*

par mètre superficiel de parements vus de moellons têtués, diverses plus-values : pour le pont inférieur du profil 205 *mètres, pour le viaduc de la Caronnière, pour les ponts des profils* 257 + 13^{m},50 *et* 202 + 42^{m},50 *et pour le pont supérieur du profil* 214 + 30^{m} :

Considérant que l'article 75 du cahier des charges dispose que les moellons têtués seront employés par assises horizontales réglées correspondant aux lits des moellons d'angle, et que ces derniers, d'après l'article 25 du même cahier auront les hauteurs prescrites par les dessins ;

Considérant, d'une part, que le sieur Goupil n'établit pas que l'administration ait eu des exigences exagérées sur la préparation des moellons ou lui ait imposé des assises trop faibles ; que spécialement pour le viaduc de la Caronnière (8.169 mètres sur 10.000 mètres) compris dans la présente réclamation, la hauteur des assises a été fixée à 0^{m},25 sur sa demande écrite ; que, d'autre part, il ne justifie pas d'ordres le privant, dans l'exécution des maçonneries où elle était applicable, de la tolérance prévue par le paragraphe 2 de l'article 75 du devis et relative à la possibilité de faire différer de hauteur deux assises consécutives dans une proportion n'excédant pas 20 p. 100 de la hauteur ;

Considérant d'ailleurs qu'il résulte de l'instruction que le prix porté au n° 38 du bordereau pour cette nature d'ouvrage a été très sensiblement supérieur au prix de revient ; qu'il suit de là que les demandes de plus-values pour les causes susénoncées formulées par le sieur Goupil doivent être rejetées ;

4° *En ce qui concerne les demandes de diverses plus-values présentées par le sieur Goupil pour l'exécution des maçonneries du pont de trois arches de* 6 *mèt. d'ouverture du profil* 202 + 42^{m},50 :

Considérant que la transformation en pont à trois arches avec culées perdues, du passage inférieur de 5 mètres d'ouverture prévue par l'article 13 du devis pour le chemin de grande communication n° 33 ne peut être regardée comme ayant imposé à l'entrepreneur l'exécution d'un ouvrage non prévu dans le sens de l'article 29 des clauses et conditions générales ; que, d'autre part, les cubes de maçonneries en élévation et les surfaces de parements vus de moellons parementés exécutés dans tout le lot n'ont pas dépassé de un tiers les quantités prévues au détail estimatif, que le requérant ne justifie pas que les conditions d'approvisionnement et de mise en œuvre des matériaux aient été aggravées par les modifications apportées au projet primitif ; qu'en admettant qu'il y ait eu augmentation des sujétions par suite de la surélévation de certaines parties de l'ouvrage, il est

établi par l'instruction que l'administration en a tenu un compte suffisant en allouant de ce chef au sieur Goupil une plus-value de 1f,50 par mètre cube, qu'il résulte de ce qui précède que ledit sieur Goupil n'est fondé à demander ni un prix nouveau par application de l'article 29 des clauses précitées, ni une indemnité par application de l'article 32 des mêmes clauses, et qu'il y a lieu de rejeter ses demandes de plus-values de 1f,50 par mètre en sus de celle déjà portée au décompte pour sujétion d'inexécution des maçonneries en élévation, de 5 francs pour tout le cube de la maçonnerie ordinaire et de 1f,55 par mètre carré de parement ou de moellons parementés ;

Considérant enfin en ce qui concerne la réclamation afférente aux surfaces de chape exécutées en sus des prévisions du devis, que le requérant ne justifie pas que l'indemnité qui lui a été allouée par le conseil de préfecture ne soit pas en rapport avec le préjudice qu'il aurait éprouvé de ce chef ; que, dès lors, il n'est pas fondé à demander une allocation supplémentaire de 123f,60;

5° *En ce qui concerne les demandes de plus-values présentées par le sieur Goupil pour la maçonnerie en élévation, la maçonnerie de pierre de taille et les parements vus de pierre de taille des ponts non prévus de 2 mètres du profil* 222 + 4m *et de 4 mètres du profil* 229 + 75m :

Considérant que si, au cours des travaux, les ingénieurs ont ordonné l'exécution aux profils ci-dessus indiqués, de passages inférieurs qui n'avaient pas été prévus au projet, et s'il y avait lieu, conformément à l'article 29 des clauses et conditions générales d'en régler les prix par assimilation aux ouvrages les plus analogues, il résulte de l'instruction que les passages inférieurs dont s'agit étant dans des conditions plus favorables que la moyenne des ouvrages prévus pour l'apport à pied-d'œuvre des moellons de carrière, de la pierre de taille et du sable, et que, l'entrepreneur ne justifiant d'aucune sujétion spéciale, c'est à bon droit que l'administration a fait auxdits ouvrages l'application des prix nos 32, 33, 34, 37 et 43 du bordereau et que le conseil de préfecture a rejeté les réclamations présentées de ce chef par l'entrepreneur ;

6° *En ce qui concerne la plus-value, demandée par l'entrepreneur, de 44 francs par mètre cube de maçonnerie de moellons parementés pour les bandeaux du pont de 15 mètres du profil* 214 + 30m :

Considérant que, d'après le dessin-type du dossier d'adjudication, les bandeaux du passage supérieur du profil 214 + 30m de-

vaient être exécutés en voussoirs d'un seul morceau, que le sieur Goupil ne justifie d'aucun ordre lui ayant prescrit d'exécuter chaque voussoir en deux morceau contrairement aux prévisions du projet, qu'il n'est pas fondé dès lors à se prévaloir de sujétions que lui aurait imposées l'appareillage substitué à celui du devis pour demander de ce chef une indemnité ;

7° *En ce qui touche la plus-value de 3 francs par mètre cube de maçonneries en fondations réclamée par le sieur Goupil pour les cubes en excès sur les prévisions au mur de soutènement des profils 209 et 210 :*

Considérant qu'une plus-value de 7 francs par mètre a déjà été portée de ce chef au décompte par application de l'article 32 des clauses et conditions générales pour dédommager l'entrepreneur du préjudice qui lui a été causé par l'augmentation du cube des maçonneries primitivement prévu, qu'il ne justifie pas que la somme qui lui a été ainsi allouée soit insuffisante, qu'il y a lieu par suite de rejeter sa réclamation ;

8° *En ce qui concerne la plus-value de 4f,50 par mètre superficiel de maçonnerie de mosaïque réclamée pour le même ouvrage :*

Considérant que le conseil de préfecture a alloué au sieur Goupil, par application de l'article 32 précité et sur la proposition du tiers expert une indemnité de 2 francs par mètre carré de mosaïque, que le requérant n'établit pas que cette allocation soit insuffisante, que dès lors les dispositions de l'arrêté sur ce point doivent être maintenues ;

9° *En ce qui touche les demandes de plus-value présentées par le sieur Goupil pour sujétion de confection de perrés des quarts de cône du pont de trois arches du profil* 202 + 42m,50 *et du viaduc de la Caronnière pour le cube en excès sur les prévisions :*

Considérant qu'il résulte de l'expertise qu'en allouant au requérant : pour le pont de trois arches 623f,15 et pour le viaduc 725f,72 à raison des sujétions résultant de l'inexécution des quarts de cône au fur et à mesure de celle du remblai, le conseil de préfecture a tenu un compte suffisant desdites sujétions et qu'il y a lieu en conséquence de rejeter les demandes de plus-value ci-dessus spécifiées ;

10° *En ce qui touche les demandes de plus-value présentées par le requérant pour revêtements à pierre sèche derrière les culées du pont de trois arches de 6 mètres d'ouverture, du pont inférieur de 7 mètres du profil* 205 *et derrière les culées et les premières piles du viaduc de la Caronnière :*

Considérant que le sieur Goupil ne justifie d'aucun ordre qui

lui aurait été donné d'exécuter des revêtements en pierres sèches autres que des massifs perméables destinés à former filtre derrière les maçonneries et pour lesquels le bordereau porte un prix de 5f,20 par mètre cube ; que, dans ces circonstances, il n'est pas fondé à réclamer pour ce travail une allocation supplémentaire de 4 francs ;

11° *En ce qui concerne les plus-values réclamées par le sieur Goupil à raison de l'exécution de bordures de trottoirs et de pavages non prévus au pont de 4 mètres du profil 257 + 13m,50 :*

Considérant que, si des bordures de trottoirs et des pavages ont été exécutés au passage inférieur de 4 mètres du profil 257 + 13m,50, alors que le projet n'en comportait pas sur ce point, les travaux dont s'agit ont été payés à l'entrepreneur, par application de l'article 29 des clauses et conditions générales, aux prix portés au bordereau pour les mêmes natures d'ouvrages prévues au passage inférieur de 7 mètres du profil : 205 + 55m,30, qu'il résulte de l'instruction que les conditions d'apport, de préparations et de mise en œuvre des matériaux au passage inférieur du profil 257 + 13m,50 n'ont pas été différentes de celles en vue desquelles les prix du bordereau ont été établis et le rabais consenti ; que, dès lors, le sieur Goupil n'est pas fondé à demander la fixation d'un prix nouveau ;

12° *Sur les conclusions du sieur Goupil tendant à ce que toutes les pierres de taille mises en œuvre et refusées soient payées comme cube de maçonnerie de pierre de taille et surface de taille :*

Considérant que le conseil de préfecture a homologué les rectifications au décompte proposées sur ce point par le tiers expert et que le requérant ne justifie pas que l'arrêté attaqué ait fixé à un chiffre trop considérable les quantités de pierre qui ne devaient pas être prises en compte ; que, dès lors, il y a lieu de rejeter ce chef de sa réclamation ;

IV. Approvisionnements : — *En ce qui concerne la valeur des matériaux approvisionnés par le sieur Goupil et utilisés par l'administration après la mise en régie :*

Considérant que le sieur Goupil n'établit pas que, dans l'évaluation faite par le tiers expert, des matériaux réellement approvisionnés et utilisés aient été omis, ni que les sommes portées de ce chef au décompte par ledit tiers expert et par le conseil de préfecture soient insuffisantes ; que, dès lors, il n'est pas fondé à demander un supplément de l'allocation de 3.192f,25 ;

V. Charpentes : — 1° *En ce qui concerne la demande formulée par le sieur Goupil, d'une indemnité équivalente à un réemploi*

pour le tablier provisoire en charpente du pont de 7m,30 *du profil* 205 + 53m,50 *par suite de la prolongation du délai :*

Considérant que l'administration a porté de ce chef au décompte, à titre de location, le prix n° 65 du bordereau de 70 francs par mètre cube de bois de chêne ou de sapin du Nord proprement équarri pour cintres des ouvrages d'art ayant 8 mètres et plus, compris façon et emploi, démontage et arrimage, moins-value des bois, faux frais et bénéfice ; qu'il est établi par l'expertise, qu'en appliquant par assimilation à des poutrelles de madriers simplement posées et clouées, ce prix prévu pour des charpentes de grande dimension qui présentent des sujétions de taille et de mise en place, les ingénieurs ont payé au sieur Goupil la valeur entière des bois employés dans le tablier provisoire ; que, dès lors, ledit sieur Goupil n'est pas fondé à réclamer un supplément de location ;

2° *En ce qui touche la plus-value demandée par le requérant de* 31f,50 *par mètre cube de bois des cintres en premier emploi au viaduc de la Caronnière pour augmentation du cube :*

Considérant qu'il résulte de l'expertise qu'en allouant au sieur Goupil, par application de l'article 32 des clauses et conditions générales, une somme de 281f,46 pour l'excédant sur les prévisions en premier emploi des charpentes pour cintres ayant plus de 8 mètres, le conseil de préfecture a fait une évaluation suffisante de l'indemnité due audit sieur Goupil ; que, par suite, cette disposition de l'arrêté attaqué doit être maintenue ;

3° *Sur les conclusions du Ministre des travaux publics tendant à la réformation de la disposition de l'arrêté attaqué par laquelle a été accordée au sieur Goupil une indemnité de* 160 *francs pour recoupe des cintres du viaduc de la Caronnière et sur celles du sieur Goupil tendant à obtenir au contraire un supplément d'allocation de* 700 *francs :*

Considérant que les cintres du viaduc de la Caronnière figurent aux travaux terminés dans le décompte de fin d'année de 1883 notifié le 17 février 1884 au sieur Goupil, qui n'a formulé de ce chef aucune réclamation dans le délai prescrit par l'article 41 des clauses et conditions générales ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture, écartant la fin de non-recevoir opposée par l'administration, a alloué une indemnité au sieur Goupil, qu'il y a lieu en conséquence de faire droit aux conclusions du Ministre des travaux publics, de réformer sur ce point l'arrêté attaqué et de rejeter la demande du sieur Goupil ;

VI. Fers et fontes : — *En ce qui concerne la demande du*

sieur Goupil tendant à l'allocation d'une plus-value de 0f,50 *par kilogramme pour la fonte des gargouilles et les fers des tirants et des ancres posés au pont de trois arches :*

Considérant que si le pont à trois arches de 6 mètres d'ouverture du profil 202 + 42m,50 a été substitué au passage inférieur de 5 mètres d'ouverture prévu ou même point, il est établi par l'expertise que cette substitution n'a augmenté aucune des sujétions de l'entreprise en ce qui concerne les travaux auxquels s'applique la demande ci-dessus spécifiée du sieur Goupil ; que, d'autre part, si, d'après le détail estimatif, le projet comportait pour l'ensemble du lot 500 kilogrammes de fonte pour gargouilles et 2.035 kilogrammes de fer pour ancres et tirants, et s'il a été mis en place et porté au décompte 576 kilogrammes de fonte et 2.435 kilogrammes de fer, ces quantités ne dépassent pas respectivement d'un tiers celles prévues au devis, qu'il résulte de ce qui précède que le requérant n'est fondé à réclamer pour ces natures d'ouvrages ni un prix nouveau par application de l'article 29 des clauses et conditions générales, ni une indemnité par application de l'article 32 des mêmes clauses ;

VII. Cautionnement : — *En ce qui concerne le remboursement du cautionnement et du dixième de garantie :*

Considérant que par un précédent arrêté du 19 décembre 1884, le conseil de préfecture a rejeté une réclamation du sieur Goupil tendant au remboursement de son cautionnement et du dixième de garantie, et que le requérant n'est plus recevable à demander la réformation de cette disposition dudit arrêté contre laquelle il ne s'est pas pourvu dans le délai prescrit par la loi ;

VIII. Résiliation : — 1° *Sur les conclusions du sieur Goupil tendant à faire prononcer la résiliation pour inexécution des clauses du contrat :*

Considérant que le requérant ne justifie d'aucun fait qui ait modifié les conditions essentielles en vue desquelles il avait soumissionné les travaux du deuxième lot de la ligne de Poitiers au Blanc ; que, dès lors, il n'est pas fondé à demander que le marché soit déclaré résilié pour inexécution des engagements pris par l'État et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation ;

2° *Sur les conclusions du sieur Goupil tendant à faire décider qu'il avait droit à la résiliation de son marché en vertu de l'article* 30 *des clauses et conditions générales, à partir du* 13 *novembre* 1882, *et à ce qu'il lui soit alloué une indemnité de* 57.600 *fr. ; et sur le recours incident du Ministre des travaux publics tendant*

à faire décider que ladite résiliation ne pouvait être prononcée ni le 13 novembre 1882, ni le 10 juillet 1883, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a reconnu le droit du sieur Goupil à la résiliation à partir de cette dernière date :

En ce qui concerne la fixation du droit à résiliation au 13 novembre 1882 :

Considérant que, d'après le détail estimatif et les indications de l'affiche d'adjudication, la masse des travaux prévus pour le second lot était de 731.300 francs, qu'il est établi par l'expertise qu'à la date du 13 novembre 1882 la masse des travaux n'était augmentée que d'une somme de 91.910 francs, inférieure au sixième du montant de l'entreprise ; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que le sieur Goupil n'était pas fondé à réclamer la résiliation à la date sus-indiquée ;

En ce qui concerne la fixation du droit à résiliation au 10 juillet 1883 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux exécutés par le sieur Goupil en sus des prévisions du projet, dans l'intervalle écoulé entre le 13 novembre 1882 et le 10 juillet 1883, se sont élevés à 45.006f,81, que cette somme jointe à celle de 91.910 francs formant l'excédent constaté au 13 novembre de l'année précédente a porté l'augmentation de la masse des travaux faits et à faire à un chiffre supérieur à celui de 121.883f,33 représentant le sixième du montant primitif de l'adjudication ; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a reconnu, conformément aux propositions du tiers expert, le droit du sieur Goupil à la résiliation de son marché à la date précitée du 10 juillet 1883 ;

En ce qui concerne le chiffre de l'indemnité allouée au sieur Goupil :

Considérant que le sieur Goupil d'une part, et le Ministre des travaux publics d'autre part, n'établissent pas qu'en évaluant à 2.700 francs l'indemnité due audit sieur Goupil pour le préjudice qui lui a été causé par le refus de l'administration de prononcer la résiliation au 10 juillet 1883, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu de rejeter tant les conclusions du sieur Goupil que le recours incident du Ministre des travaux publics ;

IX. Indemnités diverses : — *Sur les conclusions du Ministre des travaux publics tendant à la réformation des dispositions nos 12, 122, 126, 127, 129, 133, 134, 136 et 139 de l'arrêté attaqué*

par lesquelles l'État a été condamné à payer au sieur Goupil diverses sommes s'élevant à 23.550 *francs, et sur celles dudit sieur Goupil tendant au contraire à l'allocation du montant intégral des indemnités par lui réclamées :*

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu de rejeter tant les conclusions du sieur Goupil que le recours incident du Ministre des travaux publics ;

Considérant, d'une part, que le sieur Goupil ne justifie aucune des réclamations par lui présentées pour gêne dans les terrassements résultant du refus de plans d'emprunts, pour insuffisance des situations mensuelles, pour défaut d'exécution dans les tranchées, malgré ses demandes, de perrés prévus et que l'inconsistance des terres aurait rendus nécessaires, pour la stagnation de l'entreprise par le fait de l'administration à partir de juin 1883 et pour réparation du préjudice général qu'il aurait subi à partir du 30 mars 1884, réclamations qui ont été rejetées d'ailleurs par le conseil de préfecture sous les nos 125, 132 et 138, 135, 137 et 146 de l'arrêté attaqué ; que, dès lors, ledit sieur Goupil n'est pas fondé à demander de ces divers chefs la réformation dudit arrêté ;

Considérant, d'autre part, que ni le Ministre ni le sieur Goupil n'établissent que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire en fixant à 3.030 francs le montant des indemnités auxquelles l'entrepreneur avait droit pour gêne et ralentissement causés par l'administration dans la marche des travaux de terrassements de la tranchée de la Talbatière, pour le déplacement inutile des asphalteurs envoyés au viaduc de la Caronnière et pour le retard apporté du fait des ingénieurs à la reprise des travaux dudit viaduc ; que, dès lors, les dispositions nos 122, 123, 126 et 129 de l'arrêté précité doivent être maintenues ainsi que la disposition no 120 du même arrêté allouant au sieur Goupil une plus-value pour sujétion d'allongement des remblais et dont le ministre ne conteste pas le chiffre et celle portant le no 134 et relative au retrait de l'entreprise de la passerelle du profil 207 + 65m, dont l'entrepreneur avait accepté l'exécution par sa lettre du 25 mai 1883, et pour lequel il y a lieu de lui allouer, à titre de manque à gagner, une somme de 1.000 francs ;

Mais considérant que l'administration était en droit d'imposer à l'entrepreneur la reprise des travaux d'art en mai 1882 et que ce dernier ne pouvait demander de ce chef une indemnité ; qu'il résulte en outre de l'instruction que, sauf le retrait des maçon-

neries de la passerelle ci-dessus désignée dont il est tenu compte par la présente décision, aucun des autres faits retenus par le conseil de préfecture sous les nos 12, 133, 136 et 139 n'était de nature à motiver au profit de l'entrepreneur l'allocation de dommages-intérêts ; que, dès lors, il y a lieu de réformer sur ces divers points, l'arrêté susvisé du conseil de préfecture, et, déduction faite de l'indemnité de 1.608 francs allouées ci-dessus, de réduire de 19.520 francs le montant des sommes ajoutées par le conseil de préfecture au décompte, en conformité des dispositions nos 12, 127, 133, 136 et 132 précités ;

X. Sur les intérêts des intérêts : . . . .

XI. En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que la somme de 16.701f,30 à laquelle le conseil de préfecture a liquidé les frais d'expertise est exagérée et qu'il y a lieu d'en réduire le chiffre à 11.500 francs dont 6.000 francs pour l'expert de l'administration, 3.000 francs pour l'expert de l'entrepreneur et 2.500 francs pour le tiers expert ; que, d'autre part, il résulte de l'instruction qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en mettant les frais dont s'agit pour deux tiers à la charge du sieur Goupil et pour un tiers à la charge de l'État... (Le décompte établi par le conseil de préfecture est diminué de 24.057f,70 et fixé à 686.244f,52. Les intérêts sont capitalisés aux dates des 10 janvier 1886, 1er décembre 1887, 4 juin 1889 et 9 juin 1891. Les frais d'expertise liquidés à 11.500 francs dont 5.000 francs pour l'expert de l'administration, 3.000 francs pour l'expert de l'entrepreneur et 2.500 francs pour le tiers expert seront supportés pour deux tiers par le sieur Goupil et pour un tiers par l'administration.)

(No 426)

[2 décembre 1892]

Travaux publics départementaux. — Algérie. — Prison departementale. — Architecte. — Responsabilité. — (Sieur Guiauchain contre département d'Alger.)

Substitution d'une terrasse en briques à la couverture en tuiles prévue au projet : mauvaise exécution de ladite terrasse résultant de ce que l'architecte a dû se maintenir dans la limite

des dépenses autorisées par le devis. Responsabilité de l'architecte.

Procédure. — Conseil de préfecture. — Formes de la réclamation. — Le conseil de préfecture est régulièrement saisi par un mémoire dressé par le service compétent (bâtiments départementaux) d'une réclamation relative à ce service, encore bien que le mémoire ne porte pas la signature du préfet, s'il a été dressé en vertu d'un mandat par lui donné.

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que le conseil de préfecture aurait statué d'office sans être valablement saisi au nom du département :*

CONSIDÉRANT que, si la requête en date du 4 août 1887 ne porte pas la signature du préfet d'Alger, il résulte de l'instruction qu'elle a été présentée en son nom, en vertu d'un mandat par lui donné ; qu'ainsi l'instance est régulièrement introduite ;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à la demande de l'administration pénitentiaire la charpente recouverte en tuiles creuses a dû être remplacée par une couverture en terrasses, et que l'architecte, malgré cette modification, a été invité à se renfermer dans la limite des dépenses prévues ; qu'il résulte de l'expertise que, pour préserver complètement les bâtiments contre l'infiltration des eaux pluviales, les terrasses auraient dû être construites dans des conditions autres que celles indiquées par l'architecte, mais qui eussent nécessairement entraîné un supplément de dépenses, que, si l'architecte a eu le tort de ne pas appeler sur ce point l'attention de l'administration, sa responsabilité doit être limitée à cette faute, et qu'il en sera fait une équitable appréciation en mettant à sa charge le payement d'une indemnité de 1.300 francs ;

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il y a lieu dans les circonstances de l'affaire de partager par moitié les frais d'expertise entre le sieur Guiauchain et le département d'Alger... (Le sieur Guiauchain payera au département d'Alger une somme de 1.300 francs à titre d'indemnité. Les frais de l'expertise et les dépens exposés devant le conseil de préfecture seront partagés par moitié entre le département d'Alger et le sieur Guiauchain. Arrêté attaqué réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. Les dépens exposés devant le Conseil d'État par le sieur Guiauchain seront supportés par le département d'Alger.)

(N° 427)

[2 décembre 1892]

Travaux publics communaux. — Mairie. — Toiture. — Exécution non conforme au devis. — Offre, faite par l'entrepreneur et acceptée par le conseil municipal, de renforcer la toiture et d'en garantir la solidité pendant 20 ans : condamnation de la commune à payer le solde du décompte. — (Ville de Denain contre sieur Vilain-Duhem.)

CONSIDÉRANT que, par sa délibération en date du 5 novembre 1886, le conseil municipal de Denain a accepté la proposition qui lui était faite par l'entrepreneur de renforcer les demi-losanges qui ne présentaient pas l'épaisseur prévue par le cahier des charges et de garantir pour vingt ans, solidairement avec le fournisseur de ces matériaux, la solidité de l'ouvrage ; que, dans ces circonstances, la commune de Denain n'est plus fondée à se plaindre des modifications apportées sur ce point aux prévisions du marché et qu'il y a lieu, par suite, de rejeter son recours contre l'arrêté du conseil de préfecture qui l'a condamnée à payer au sieur Vilain-Duhem, entrepreneur, le solde de son décompte... (Rejet avec dépens.)

(N° 428)

[2 décembre 1892]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Maison d'école. — Malfaçons. — Entrepreneur et architecte. — Responsabilité. — (Commune d'Assignan contre sieurs Rey et Rebersat.)

Malfaçons et vices du plan relevés contre l'architecte et l'entrepreneur ayant compromis à tel point la solidité de l'édifice, que le préfet a dû en interdire l'accès aux élèves et que la commune a été obligée d'installer l'école dans un autre local : nouvelle expertise ordonnée par le Conseil d'État à l'effet d'établir la responsabilité de l'entrepreneur et de l'architecte.

CONSIDÉRANT qu'il est allégué par la commune d'Assignan, que les malfaçons et vices du plan, relevés dans la construction de

la maison d'école, ont, depuis l'expertise à laquelle il a été procédé devant le conseil de préfecture, compromis à tel point la solidité de l'édifice, que le préfet a dû en interdire l'accès aux élèves et que la commune a été obligée d'installer l'école dans un autre local; que, dans ces circonstances, il y a lieu, avant faire droit, de prescrire une nouvelle expertise, à l'effet de constater l'état actuel de l'édifice et de faire connaître les causes auxquelles cet état doit être attribué... (Avant faire droit au fond, il sera, par un expert désigné par le maire de la commune d'Assignan, le sieur Rey, entrepreneur, et le sieur Rebersat, architecte, ou, faute par les parties de s'entendre pour la désignation d'un expert unique, par quatre experts, nommés, l'un par le maire de la commune d'Assignan, l'autre par le sieur Rey, le troisième par le sieur Rebersat et le quatrième par les trois premiers, ou à défaut d'accord des trois experts entre eux, par le président de la section du contentieux du Conseil d'État, procédé à une nouvelle expertise à l'effet de constater l'état actuel de la maison d'école d'Assignan et de faire connaître les causes auxquelles cet état doit être attribué. A défaut par une partie de désigner son expert dans le délai de quinze jours à dater de la notification de la présente décision, la nomination en sera faite par le président de la section du contentieux. Le ou les experts désignés en exécution de la présente décision prêteront serment entre les mains du vice-président du conseil de préfecture du département de l'Hérault. Ils déposeront leur rapport au secrétariat du contentieux du Conseil d'État. Les dépens sont réservés pour être statué ce qu'il appartiendra en fin de compte.)

(N° 429)

[2 décembre 1891]

Travaux publics communaux. — Honoraires d'architecte. — Architecte municipal. — Traitement fixe. — (Sieur Esparseil contre Ville de Carcassonne.)

Architecte municipal privé de son emploi. Demandes d'honoraires proportionnels à raison des travaux exécutés sous sa direction. Rejet : le requérant était rétribué au moyen d'un traitement fixe exclusif de remises proportionnelles (*).

(*) Rapp. 1er mars 1878, Dublin. *Ann.* 1879, p. 585; — 13 avril 1881, Amé. *Ann.* 1882, p. 952.

VU LA REQUÊTE pour le sieur Esparseil... tendant à ce qu'il plaise audit Conseil annuler — un arrêté, en date du 7 décembre 1888, par lequel le conseil de préfecture du département de l'Aude s'est déclaré incompétent pour statuer sur sa demande en indemnité à raison de la privation de son emploi d'architecte de la ville de Carcassonne, et a rejeté sa demande relative au payement d'honoraires pour certains travaux ; — *Ce faisant, attendu* qu'aux termes de l'article 1794 du Code civil la ville ne pouvait rompre, sans indemnité, le contrat intervenu entre elle et le requérant, par une mesure que rien ne justifiait ; que si, à la vérité, celui-ci n'était pas fondé à demander, par un chef de conclusions spécial, des dommages-intérêts à raison de la suppression de son emploi, il y avait droit, du moins, sous forme d'honoraires proportionnels, pour les projets qu'il avait préparés, et dont l'exécution lui a été arbitrairement retirée ; qu'en effet le traitement fixe n'exclut pas les honoraires pour les travaux exécutés sous les ordres de l'architecte, sauf stipulation contraire ; que c'est en ce sens que la ville elle-même a interprété le contrat, en allouant au requérant des honoraires pour la construction du petit lycée ; lui allouer, par ces motifs, une somme de 9.339f,44 avec intérêts, intérêts des intérêts et dépens ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII, article 4, et du 5 avril 1884 ;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction, et notamment de la délibération du conseil municipal de la ville de Carcassonne, en date du 24 octobre 1876, à la suite de laquelle le sieur Esparseil a été nommé, par arrêté du maire, architecte municipal, que la ville de Carcassonne ayant à faire de nombreuses constructions et réparations d'immeubles, a rétabli l'emploi d'architecte de la ville aux appointements de 3.000 francs par an ; qu'aucune disposition des délibérations et arrêtés précités n'a prévu l'allocation, au profit du requérant, d'honoraires proportionnels en sus de son traitement fixe ; et que le sieur Esparseil n'allègue pas qu'aucune convention postérieure lui ait donné droit à des honoraires de cette nature ; que, dans ces circonstances, le requérant, qui, devant le Conseil d'État, conclut seulement au payement d'une somme de 9.339f,44 à titre d'honoraires proportionnels, n'est pas fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué qui a rejeté sa réclamation... (Rejet avec dépens.)

(N° 450)

[9 décembre 1892]

Communes. — Ville de Paris. — Taxe de balayage. — (Sieur de Caix de Saint-Aymour.)

Immeuble séparé de la voie publique par un jardin ayant 5m,87 de profondeur et clos d'un mur : Imposition due d'après le tarif applicable aux propriétés bâties ne bordant pas la voie publique et closes par des murs, grilles, etc., et non d'après le tarif applicable aux propriétés en bordure sur la voie publique :

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que l'immeuble sis, 94, rue du Ranelagh, est séparé de la voie publique par un jardin ayant 5m,87 de profondeur et que cet immeuble est clos d'un mur ; que, dans ces conditions, le sieur de Caix de Saint-Aymour est fondé à soutenir qu'il n'était imposable qu'aux droits du tableau B, annexé au décret susvisé du 6 février 1889, applicable aux propriétés bâties ne bordant pas la voie publique et closes par des murs, grilles ou autres modes de clôture équivalent... (Arrêté annulé. Imposition, pour l'année 1890, aux droits du tableau B. Décharge de la différence.)

(N° 451)

[9 décembre 1892]

Travaux publics communaux. — Reconstruction d'une église. — Décompte ne comprenant que les ouvrages réellement exécutés et régulièrement entrepris : régularité. — (Commune de Livernon contre sieur Barriat.)

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le conseil de préfecture n'a fait entrer en compte que le prix des ouvrages réellement exécutés et régulièrement entrepris ; que, d'autre part, la commune ne justifie pas qu'il existe dans les travaux d'autres malfaçons que celles qui ont été constatées par la majorité des experts et à raison desquelles diverses sommes ont été déduites du prix des travaux, ni qu'il ait été fait une évaluation

insuffisante de ces malfaçons ; que, dès lors, la requête de la commune doit être rejetée ;

Sur les intérêts des intérêts demandés par le sieur Barriat :...

(Rejet avec dépens. Intérêts des sommes dues au sieur Barriat capitalisés à partir du 26 janvier 1892.)

(N° 432)

[9 décembre 1892]

Travaux publics communaux. — Chemins ruraux non reconnus. — Ouverture. — Marché de gré à gré. — (Commune de Brantes contre sieurs Bonnot, Estève et autres.)

Quand les travaux d'ouverture d'un chemin rural ont profité à la commune, celle-ci ne peut pas, pour en refuser le payement, se prévaloir de ce que les prescriptions des articles 4 et 13 de la loi du 20 août 1881 sur l'ouverture d'un semblable chemin n'ont pas été observées et de ce que les travaux ont été exécutés en vertu de marché de gré à gré.

Vu la requête pour la commune de Brantes (Vaucluse)... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, en date du 23 novembre 1889, par lequel le conseil de préfecture du département de Vaucluse l'a condamnée à payer aux sieurs Bonnot, Giniez, Estève et Eyssartel le prix des travaux effectués par eux pour l'ouverture du chemin rural de Brantes à Plaisians ; — *Ce faisant, attendu* que la commune requérante n'a pu être engagée à l'égard des sieurs Bonnot et autres ; qu'en effet les formalités prescrites par les articles 4 et 13 de la loi du 20 août 1881 pour l'ouverture des chemins ruraux n'ont pas été observées ; que la dépense prévue par le devis dépassant les ressources ordinaires et extraordinaires que la commune pouvait se créer sans autorisation, les plans et devis desdits travaux auraient dû être approuvés par le préfet ; que même le montant des travaux exécutés (environ 6.000 francs) excédait les ressources ordinaires de la commune ; qu'en effet on ne saurait considérer comme recette ordinaire l'excédent provenant des exercices antérieurs ; que les travaux ont été exécutés par marchés de gré à gré contrairement à la délibération du conseil municipal du 1er novembre 1887 qui prescrivait l'exécution en régie et sans

qu'un décret eût approuvé ces marchés ; qu'au surplus l'exécution en régie même eût constitué une violation de l'ordonnance du 14 novembre 1837 ; que, dès lors, les marchés passés par le maire avec les sieurs Bonnot et autres sont nuls et n'ont pu engager la commune ; que l'approbation par le préfet du décompte et de la réception des travaux n'a pu couvrir les irrégularités précédentes, alors surtout que la réception n'a été approuvée ni par le maire ni par le conseil municipal et que le décompte mentionne des travaux qui n'étaient pas exécutés au moment de sa rédaction ; que les travaux ont été exécutés avant l'acquisition des terrains ; qu'enfin ils ont été entrepris dans un intérêt privé et votés dans le conseil municipal par des membres ayant un intérêt personnel à leur exécution ; que, dès lors, la commune n'a retiré aucun profit des travaux, renvoyer les sieurs Bonnot et autres des fins de leur action ; ordonner la restitution des sommes qui auraient été payées en exécution de l'arrêté attaqué avec les intérêts du jour du payement et les intérêts des intérêts ; condamner les entrepreneurs en tous les dépens de première instance et d'appel ; subsidiairement, donner acte à la commune des réserves qu'elle fait d'exercer un recours contre le sieur Eyssartel, ancien maire ;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Bonnot, Giniez, Estève et Eyssartel... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par les motifs que le conseil municipal de Brantes ayant usé de la faculté que lui laissait la loi du 20 août 1881 de ne pas demander la reconnaissance du chemin rural projeté, les formalités de l'article 13 n'étaient pas nécessaires ; que le conseil municipal ayant décidé, dans sa délibération du 1er novembre 1887, que les travaux seraient payés sur les ressources ordinaires disponibles, aucune autorisation n'était nécessaire pour rendre sa décision exécutoire ; que les travaux ont été exécutés en régie ; que ce mode d'exécution est admis pour les travaux des chemins vicinaux et ruraux ; que les décomptes ont été approuvés après une réception régulière des travaux ; qu'enfin les autres griefs ne sont pas justifiés ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, la loi du 5 avril 1884, article 68 ; la loi du 20 août 1881 et l'ordonnance du 14 novembre 1837 ;

Considérant que les travaux d'ouverture du chemin de Brantes à Plaisians ont été exécutés en vertu de conventions passées entre les sieurs Bonnot, Giniez, Estève et Eyssartel d'une part, et, d'autre part, le maire de la commune de Brantes, agissant en

cette qualité, en exécution d'une délibération du conseil municipal, en date du 1er novembre 1887, qui approuvait le projet; que ces travaux ont été exécutés et ont profité à la commune; que si, pour décider l'ouverture dudit chemin, les représentants de la commune ne se sont pas conformés aux prescriptions des articles 4 et 13 de la loi du 20 août 1881 et si les travaux ont été exécutés en vertu de marchés de gré à gré, au lieu d'être mis en adjudication, contrairement aux dispositions de l'ordonnance du 14 novembre 1837, la commune ne saurait se prévaloir de ces irrégularités pour refuser de payer aux entrepreneurs le montant des travaux effectués par eux; et qu'il y a lieu de rejeter sa requête, sauf à elle à exercer, si elle s'y croit fondée, contre le maire tel recours que de droit, à raison du préjudice que les irrégularités ci-dessus indiquées auraient pu lui causer... (Rejet avec dépens.)

(N° 433)

[9 décembre 1892]

Travaux publics. — Canal de Gap. — Dommages. — Responsabilité du maître de l'ouvrage. — Procédure. — (Canal de Gap contre sieur Sibourd.)

Procédure. — Conseil de préfecture complété par l'adjonction d'un conseiller général, sans que la régularité de cette mesure ait été constatée dans l'arrêté : annulation de l'arrêté en la forme.

Dommages causés à une propriété tant par suite des inondations qu'à raison de la présence des ouvriers employés aux travaux exécutés à la rigole d'adduction des eaux d'un canal : indemnité allouée, bien que ces dommages n'aient pas eu pour cause une occupation temporaire régulièrement autorisée.

Le maître de l'ouvrage est responsable au regard des tiers des dommages causés par le fait même de l'entrepreneur.

En la forme :

Considérant que l'arrêté du 5 avril 1890 ne fait aucune mention ni des circonstances pouvant justifier, aux termes de l'article 2 de l'arrêté du 19 fructidor an IX, la présence d'un membre du conseil général dans le conseil de préfecture; ni de l'accom-

plissement des formalités prescrites par l'article 3 ; qu'ainsi le requérant est fondé à soutenir que l'arrêté attaqué est irrégulier en la forme et, par suite, à en demander l'annulation ;

Mais considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement au fond ;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'expertise à laquelle il a été procédé devant le conseil de préfecture, que la propriété du sieur Sibourd a subi des dommages, tant par suite des inondations, qu'à raison de la présence des ouvriers employés aux travaux exécutés à la rigole d'adduction des eaux du canal de Gap ; que ces dommages, s'ils n'ont pas pour cause une occupation temporaire régulièrement autorisée, n'en constituent pas moins des dommages directs et matériels résultant d'un travail public dont la réparation est due au sieur Sibourd ; qu'à la vérité l'administration du séquestre soutient qu'il aurait dû réclamer cette réparation à l'entrepreneur qui en était tenu personnellement comme responsable de sa faute ou celle de ses ouvriers ;

Mais considérant que le maître de l'ouvrage est responsable, au regard des tiers, des dommages causés par le fait même de l'entrepreneur ; qu'ainsi c'est à bon droit que le sieur Sibourd a dirigé son action contre l'administration du séquestre ;

Considérant qu'il sera fait une équitable appréciation des circonstances de l'affaire, en fixant à la somme de 725 francs, conformément aux conclusions des experts, le montant de l'indemnité à laquelle le sieur Sibourd a droit :

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, de ce qui précède, il résulte que les frais d'expertise doivent être mis en totalité à la charge de l'administration du séquestre ;

Sur les dépens :

Considérant que les dépens doivent être mis à la charge de la partie qui succombe... (Arrêté annulé. L'administration du séquestre du canal de Gap payera au sieur Sibourd la somme de 725 francs. Frais d'expertise et dépens mis à la charge de l'administration du séquestre.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre criminelle)

(N° 434)

[27 octobre 1892]

Voirie. — 1° Chemin vicinal. — Infraction à un arrêté municipal. — Exception de propriété. — 2° Travaux et saillies sur un chemin vicinal. — Prescription. — (Sieur A.-M. Bernardini.)

1° Lorsque le propriétaire d'une maison limitrophe d'un chemin vicinal est poursuivi pour infraction à un arrêté municipal comme ayant fait établir un trottoir et des bancs au-devant de sa propriété, il importe peu que le prévenu établisse qu'il est propriétaire du sol sur lequel le trottoir a été établi; l'incorporation de ce sol à un chemin vicinal ne permet plus à son propriétaire de commettre aucune entreprise sur le chemin. Dès lors, le juge de police n'a point à surseoir jusqu'au jugement de la question de propriété.

2° L'établissement de travaux ou de saillies sur un chemin vicinal ne peut être légitimé par aucune tolérance, à quelque époque qu'elle remonte, et c'est la résistance aux injonctions de l'autorité municipale qui constitue la contravention.

La Cour,

Attendu, en fait, que Bernardini, propriétaire d'une maison limitrophe du chemin vicinal n° 1, dans la commune de Sainte-Lucie, a fait établir un trottoir en bordure au-devant de sa propriété et placé des bancs sur ce trottoir;

Attendu qu'un arrêté du maire de Sainte-Lucie, en date du 9 mai 1890, lui a enjoint de faire enlever le trottoir ainsi que les objets et matériaux qui encombraient la voie publique :

Que, Bernardini ne s'étant pas conformé à cet arrêté, un procès-verbal a été dressé contre lui, à la suite duquel il a été condamné, par le juge de police, à l'amende et à la suppression des ouvrages et dépôts de matière encombrante indûment effectués, et ce, par application des articles 471, paragraphes 4 et 5, du Code pénal ;

Attendu que cette décision a été confirmée par le jugement attaqué ;

Sur le premier moyen du pourvoi, pris de la violation de l'article 182 du Code forestier, de l'article 471, paragraphes 3 et 4, du Code pénal, et de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, en ce que, le demandeur s'étant prétendu propriétaire du sol sur lequel il avait édifié ses travaux, et ayant produit à l'appui de cette prétention des titres apparents ou des faits de possession de nature à la rendre vraisemblable, le juge de répression était tenu de surseoir jusqu'après la décision de la juridiction compétente ;

Attendu, à cet égard, que le caractère vicinal du chemin sur lequel Bernardini était inculpé d'avoir entrepris n'a pas été contesté devant le juge de police et résulte d'ailleurs formellement des constatations du jugement attaqué ;

Attendu, d'autre part, qu'il était établi que le terrain qui faisait l'objet du procès-verbal se trouvait compris dans les limites mêmes dudit chemin ;

Attendu qu'il suit de là qu'en admettant que le sol sur lequel Bernardini avait établi un trottoir ait été sa propriété, l'incorporation de ce sol à un chemin vicinal lui imprimait un caractère public qui ne permettait plus à son propriétaire de commettre aucune entreprise sur le chemin ; que, dès lors, le juge de police n'avait pas à surseoir pour faire statuer sur une question de propriété indifférente en la cause ;

Sur le deuxième moyen, tiré de la violation de l'article 640 du Code d'instruction criminelle, en ce que les travaux et dépôts qui font l'objet du procès-verbal sont antérieurs de plus d'une année au jugement de condamnation :

Attendu que ce moyen doit être rejeté ; que l'établissement de travaux ou de saillies sur un chemin vicinal ne peut être légitimé par aucune tolérance, à quelque époque qu'il remonte ;

Que l'autorité municipale a toujours le droit d'en prescrire la destruction, et que c'est la résistance à ses injonctions qui constitue la contravention ; que nulle prescription ne peut être invoquée par le contrevenant, lorsque, comme dans l'espèce, le jugement de condamnation est intervenu dans le délai d'un an

du jour de la contravention déterminé par l'article 640 du Code d'instruction criminelle ;

Et attendu que le jugement attaqué est régulier en la forme, rejette, etc.

(N° 435)

[4 novembre 1892]

Octroi. — Chemins de fer. — Déchargement de marchandises sans déclaration. — (Sieurs Lagorce et Heurteau.)

Ne peut donner lieu à cassation l'arrêt qui considère comme une contravention le fait par une compagnie de chemins de fer d'avoir déchargé, avant toute déclaration, sur le quai d'enlèvement d'une gare qui est tête de ligne et qu'aucune réglementation spéciale ne régit, une certaine quantité de marchandises à destination de la ville et assujetties aux droits, alors que, d'ailleurs, aucune impossibilité de déclarer la marchandise avant d'effectuer le déchargement n'a été prouvée ni même alléguée.

La Cour,

Sur le moyen unique de cassation, pris de la violation par fausse application des articles 34 de l'ordonnance du 9 décembre 1814, 46 de la loi du 28 avril 1816, 8 de la loi du 29 mars 1832, 9 de la loi du 24 mai 1834, 7 de la loi du 20 avril 1810, en ce que l'arrêt attaqué a considéré comme une contravention de la part de la compagnie le fait d'avoir déchargé sur ses quais, sans avoir fait une déclaration préalable et acquitté les droits d'octroi, des marchandises *non encore livrées aux destinataires ;*

Attendu qu'il résulte du procès-verbal régulier et régulièrement affirmé par deux employés de l'octroi, en date du 8 juin 1891, et de l'arrêt entrepris que les employés ont constaté le *déchargement*, avant toute déclaration, sur *le quai d'enlèvement* de la gare de Villeneuve-sur-Lot (laquelle gare est *tête de ligne* et qu'aucune *réglementation spéciale ne régit*), d'une certaine quantité de marchandises *à destination de la ville* et *assujetties aux droits ;*

Qu'aucune impossibilité de déclarer la marchandise avant d'effectuer ce déchargement n'a été prouvée ni même alléguée par le prévenu ;

Qu'en appliquant, par suite, la peine portée par les lois susvisées à la contravention commise, l'arrêt attaqué, loin de violer les textes susvisés, n'en a fait, au contraire, qu'une juste application ;

Attendu, d'ailleurs, que l'arrêt est régulier en la forme, rejette, etc.

(Chambre civile)

(N° 436)

[14 novembre 1892]

Chemins de fer. — Taxe pour le passage en douane. — Volailles mortes en corbeilles ou en paniers.— (Sieurs Augier et Carlon.)

La taxe de 1 franc édictée par le tarif spécial G. V. n° 17 de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, pour les marchandises sujettes à une vérification détaillée ou exigeant l'intervention de l'emballeur, est applicable à toutes les espèces de marchandises soumises à la visite en douane, qu'elles soient renfermées dans des caisses ou placées soit dans des paniers, soit dans des corbeilles, et particulièrement aux chargements de volailles ou de gibiers en paniers ou en corbeilles.

La Cour,

. . . .

Statuant sur l'unique moyen du pourvoi ;

Vu le tarif spécial G. V n° 17 de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, relatif aux taxes à percevoir pour les formalités de passage en douane, et portant une taxe de 1 franc pour les marchandises sujettes à une vérification détaillée ou exigeant l'intervention de l'emballeur ;

Attendu que, pour condamner la compagnie à rembourser à Augier et Carlon la somme de 243 francs perçue pour frais de visite en douane de diverses expéditions de marchandises, le jugement attaqué se fonde uniquement sur ce que, s'agissant de volailles mortes et autres produits en corbeilles et en paniers, il n'y avait pas lieu à une vérification détaillée, ni à l'interven-

tion d'un emballeur, et que, par suite, la disposition susvisée était inapplicable;

Mais attendu que ledit tarif ne distingue pas entre les diverses espèces de marchandises soumises à la visite en douane, qu'elles soient renfermées dans des caisses ou placées soit dans des paniers, soit dans des corbeilles; qu'il est évident, en effet, que ces marchandises, de quelque nature qu'elles soient, peuvent être déposées dans des paniers ou corbeilles de façon à recéler des objets prohibés ou soumis à des droits plus élevés qu'elles-mêmes; que la question de savoir si la visite a nécessité des précautions particulières et, par suite, une rémunération spéciale au profit de la compagnie est une simple question de fait qui ne peut être résolue que pour chaque expédition, suivant les circonstances, et ne saurait l'être d'une façon générale et absolue;

D'où il suit qu'en décidant, ainsi qu'il l'a fait, que les chargements de volailles et de gibier, en paniers ou en corbeilles, ne pouvaient dans aucun cas occasionner une vérification détaillée en douane et nécessiter l'intervention d'un emballeur, le jugement attaqué a faussement interprété et, par suite, violé le tarif susvisé;

Par ces motifs, donnant défaut contre Augier et Carlon, casse, etc.

(N° 437)

[15 novembre 1892]

Expropriation pour utilité publique. — Propriétaire. — Inscription à la matrice. — Réclamation de qualité. — (Sieur Carette.)

S'il résulte des articles 5 *et* 15 *de la loi du* 3 *mai* 1841 *que la procédure en expropriation pour cause d'utilité publique est régulièrement suivie contre celui dont le nom est signalé à l'administration expropriante par l'inscription sur la matrice des rôles comme étant celui du propriétaire à exproprier, cette règle cesse d'être applicable au cas où le propriétaire réel et actuel des immeubles à exproprier s'est fait connaître à cette administration; l'expropriation doit en ce cas, à peine de nullité du jugement, être suivie contre le propriétaire.*

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen de pourvoi :

Vu les articles 5 et 15 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que, s'il résulte de l'article 5 précité que la procédure en expropriation pour utilité publique est régulièrement suivie contre celui dont le nom est signalé à l'administration expropriante par l'inscription sur la matrice des rôles comme étant celui du propriétaire à exproprier, cette règle cesse d'être applicable au cas où le propriétaire réel et actuel des immeubles à exproprier s'est fait connaître à cette administration et l'a mise en mesure d'agir contre lui, comme étant le véritable propriétaire des immeubles ;

Attendu qu'il résulte des documents produits qu'au cours de la procédure d'expropriation suivie par la commune de Meudon, pour le percement de la rue dont il s'agit au procès, le demandeur en cassation a adressé à la municipalité de cette commune, à la date du 17 août 1891, une lettre signée Ernest Carette, par laquelle il déclarait « offrir gratuitement à la commune les terrains situés sur sa propriété et nécessaires à la construction d'une voie de 8 mètres de largeur, à la condition que la commune adoptât le tracé indiqué sur le plan ci-contre », également signé Ernest Carette ; que, le 25 août suivant, une délibération du conseil municipal de Meudon a adopté les modifications proposées par la lettre du 17 août, et que la cession de terrains offerte par cette lettre sur la propriété d'Ernest Carette a été acceptée ; que si, plus tard, l'administration expropriante a cru devoir renoncer au bénéfice de cette session, il n'en suit pas moins que, par l'effet de la lettre émanée d'Ernest Carette, l'administration a été avertie que les terrains portés à l'état parcellaire dressé pour l'expropriation sous les nos 113 à 117, 124 à 127, 130 et 131, et 1092, section A, du plan cadastral de la commune de Meudon, étaient la propriété d'Ernest Carette, auteur de l'offre susmentionnée, et que, par suite, l'inscription sur la matrice des rôles des noms de Carette (Antoine-Auguste) et de Coudret (Jules-Paul) comme étant ceux des propriétaires de ces terrains n'était pas exacte et devait être rectifiée ; que, dans ces conditions, l'administration expropriante devait donc suivre et faire prononcer l'expropriation desdits terrains contre Ernest Carette, qui s'était fait connaître à elle comme en étant le propriétaire véritable, et non, ainsi qu'elle l'a fait, contre Carette (Antoine-Auguste) ;

Et attendu qu'aux termes de l'article 141 du Code de procédure

civile, tout jugement doit contenir les noms, professions et demeure des parties à l'égard desquelles il est rendu; qu'il résulte de ce qui précède que, dans l'espèce, cette prescription de la loi n'a pas été observée ;

D'où il suit que le jugement attaqué a violé les dispositions de loi susvisées ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit nécessaire de statuer sur le deuxième moyen, casse, etc.

(N° 438)

[16 novembre 1892]

Compétence administrative. — Travaux publics. — Destruction d'ouvrages autorisés. — (Sieur Guibert.)

A défaut de production devant la Cour de cassation de l'acte administratif à l'interprétation duquel l'arrêté attaqué se serait livré, la Cour de cassation se trouve dans l'impossibilité d'apprécier si la cour d'appel a fait une interprétation ou une simple application de cet acte ; dès lors le moyen n'est pas justifié.

Les tribunaux judiciaires sont incompétents pour ordonner la suppression ou la modification de travaux publics ordonnés ou approuvés par l'autorité administrative.

La condamnation, prononcée contre une commune, de restituer un terrain indûment occupé pour l'exécution de travaux publics emporte comme conséquence nécessaire la destruction ou la modification d'ouvrages faits dans un intérêt public, et viole le principe de la séparation des pouvoirs et la loi du 28 *pluviôse an VIII.*

La Cour,

Sur les deux premières branches de ce moyen, tirées l'une de la violation des articles 15 et 16 de la loi du 21 mai 1836, l'autre de la séparation des pouvoirs, en ce que la cour se serait livrée à l'interprétation d'un acte administratif :

Attendu que l'arrêté attaqué du 28 mai 1880 n'est point produit devant la Cour de cassation ; que cette cour se trouve ainsi dans l'impossibilité d'apprécier et de décider si la cour d'appel s'est livrée à une interprétation ou bien n'a fait dans la cause qu'appliquer purement et simplement l'arrêté susdit ;

D'où il suit que le moyen, en ses deux premières branches, n'est pas justifié,

Rejette ce moyen en ces deux branches ;

Mais sur la troisième branche du même moyen :

Vu les articles 13, titre II, de la loi des 16-24 août 1790 et 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Attendu que les tribunaux civils sont incompétents pour ordonner la suppression ou la modification de travaux publics ordonnés ou approuvés par l'autorité administrative ;

Attendu qu'il a été articulé devant la cour d'appel par la commune de Saint-Simeux, et non dénié ni par les consorts Guibert, ni par l'arrêt attaqué, que le terrain litigieux a été employé au redressement du chemin vicinal n° 1, et que ce redressement, après son exécution, mais avant que l'instance fût introduite par les consorts Guibert pour en réclamer la restitution, a été approuvé par un arrêté du préfet de la Charente, en date du 28 mai 1880 ;

Attendu que la cour d'appel, en motivant la décision attaquée sur ce que cet arrêté, ayant été pris dans les conditions prévues par l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, et non dans celles réglées par l'article 15 de la même loi, n'avait pu avoir pour effet que de reconnaître et déclarer l'utilité publique et non d'attribuer définitivement à la commune la propriété du terrain dont il s'agit, a condamné cette dernière *à restituer aux appelants un terrain indûment occupé ;*

Mais attendu que cette condamnation emporte avec elle, comme conséquence nécessaire, la destruction ou la modification d'ouvrages faits dans un intérêt public et qui ont par leur nature le caractère de travaux publics approuvés et acceptés par l'autorité administrative ;

D'où il suit qu'en statuant ainsi qu'elle l'a fait la cour d'appel a méconnu les règles de sa propre compétence, ainsi que le principe de la séparation des pouvoirs et a par là violé les textes de loi ci-dessus visés ;

Par ces motifs, casse, etc.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 439)

[15 août 1893]

Canalisations sur les voies publiques. — Instructions.

Monsieur le Préfet, l'administration des travaux publics a été saisie récemment de diverses réclamations soulevées par une circulaire du Ministre des travaux publics en date du 22 juin 1882 et par la jurisprudence suivie depuis quelques années, en exécution de cette circulaire, à l'égard des demandes de permission de grande voirie relatives aux conduites d'eau, de gaz et d'électricité.

Nous croyons devoir, monsieur le Préfet, vous rappeler les faits qui ont motivé la circulaire de 1882.

Des industriels avaient demandé, en 1882, aux préfets d'un certain nombre de départements l'autorisation de poser des conduites de distribution de gaz dans les traverses des routes nationales et départementales des villes. Ces demandes se fondaient sur ce que lesdites routes, ne faisant pas partie du domaine municipal, paraissaient se trouver en dehors des concessions d'éclairage consenties par les municipalités. Quelques préfets crurent pouvoir donner les autorisations qui leur étaient demandées. C'est ainsi que les industriels en question obtinrent l'autorisation d'établir une canalisation de gaz sur les routes nationales et départementales d'une de nos grandes villes, autorisation qu'ils abandonnèrent d'ailleurs, quelques semaines après, à la Compagnie concessionnaire de l'éclairage municipal, moyennant une forte indemnité.

Informé de ces faits, le Ministre des travaux publics rappela aux préfets par une circulaire du 22 juin 1882, que « l'administration ne doit pas paraître se prêter à ce que des tiers, sur lesquels ne pèse aucune des charges imposées aux sociétés concessionnaires des distributions municipales d'eau ou de gaz,

puissent compromettre l'économie des conventions passées entre elles et les villes ; que d'ailleurs les permissions de poser des conduites d'eau ou de gaz sortent de la catégorie des permissions ordinaires de grande voirie concernant les riverains des routes, ces dernières permissions n'ayant pour objet que des intérêts absolument privés, tandis que les premières affectent des intérêts généraux et peuvent apporter des entraves à la circulation, en raison de la fréquence des remaniements de chaussée qu'entraîne nécessairement la multiplicité des canalisations ». M. Varroy invitait en conséquence les préfets à prendre dorénavant, sur chaque cas d'espèce, les instructions de l'administration centrale, avant de donner l'autorisation de poser des conduites.

L'administration centrale des travaux publics n'eut pas souvent l'occasion de se prononcer sur les demandes de canalisation de gaz depuis 1882, car les entrepreneurs, dont les pétitions multiples avaient provoqué la circulaire de M. Varroy, renoncèrent à ce genre d'opérations. Mais la question se présenta bientôt sous une autre forme lorsque l'éclairage par l'électricité commença à prendre une grande importance. Pour éviter de créer au bénéfice des riverains de la grande voirie un régime spécial différent de celui de la voirie urbaine, et de contrecarrer ainsi l'action des autorités municipales, le Ministre des travaux publics adopta, en 1889, une jurisprudence qui a été suivie jusqu'à ce jour : le préfet ne doit délivrer dans chaque commune qu'à la municipalité elle-même ou à ses concessionnaires ou permissionnaires l'autorisation d'établir sur la grande voirie une distribution de lumière par l'électricité.

Cette jurisprudence a soulevé les protestations de la plupart des compagnies d'électricité, en raison de ce qu'un grand nombre de traités de concession d'éclairage par le gaz contiennent des clauses qui empêchent les municipalités d'autoriser sur la voirie urbaine des distributions d'électricité faisant concurrence au concessionnaire de gaz, ou même de favoriser de telles distributions sur la grande voirie dans le territoire de la commune. Ces protestations ont été appuyées par quelques conseils généraux et par quelques municipalités. Les réclamants demandent que le Ministre renonce à la jurisprudence de 1889, qu'il rapporte la circulaire du 22 juin 1882, et qu'il laisse les préfets statuer directement en matière de permissions de grande voirie pour distribution d'eau ou de lumière, suivant leur appréciation personnelle des conditions diverses qui peuvent motiver, dans chaque cas spécial, soit l'admission, soit le rejet des pétitions.

Pour résoudre définitivement ces difficultés, les Ministres de l'intérieur et des travaux publics ont institué une Commission spéciale composée de conseillers d'État et de délégués des deux ministères.

Cette Commission, après avoir étudié les précédents et entendu les représentants des divers intérêts en jeu, a formulé son avis de la manière suivante :

Les désaccords prolongés qu'a soulevés cette question proviennent de ce qu'il s'est produit, dans l'esprit des administrations locales et des demandeurs en concession, une confusion entre deux choses de nature bien distincte : le droit d'accorder les concessions de distributions d'eau ou d'éclairages, et celui de délivrer les permissions de voirie nécessaires à leur exécution. Aussi est-il tout d'abord indispensable de dégager nettement les principes qui doivent diriger l'administration en cette matière.

Il convient de rappeler en premier lieu que les voies publiques de toutes catégories étant essentiellement destinées à la circulation, c'est à raison de cette destination qu'elles sont classées dans le domaine public national, départemental ou communal, et réparties, suivant les caractères spéciaux de la circulation qu'elles desservent, entre la grande et la petite voirie, cette dernière subdivisée en voirie urbaine, voirie vicinale (grande et petite) et voirie rurale. C'est pour assurer leur conservation et leur bon entretien en vue de cette destination qu'elles sont administrées, les unes par le préfet au nom de l'État, du département ou des groupes de communes intéressées, — les autres par le maire au nom de la commune. Mais les attributions qui sont conférées à ces fonctionnaires dans l'intérêt exclusif de la circulation ne sauraient être exercées par eux, en vue d'un autre objet, sans un véritable détournement de pouvoir.

La distinction des diverses voies entre la grande et la petite voirie n'existe plus pour tout ce qui touche à la sécurité ou à la salubrité publique et les pouvoirs municipaux s'exercent, en ces matières, sur les voies de l'une ou de l'autre catégorie. Cette distinction n'existe pas davantage en ce qui concerne d'autres intérêts dont la sauvegarde est confiée à l'État (par exemple, les servitudes militaires).

Le service de l'éclairage *public* intéresse au plus haut point le bon ordre, la commodité de la circulation et la sécurité des

citoyens dans les agglomérations communales; il est placé à ce titre, dans les attributions municipales pour toutes les voies publiques de la commune, sans aucune distinction. Ce point n'a jamais été contesté ni en fait ni en droit. C'est ainsi que les municipalités se sont toujours considérées comme chargées d'assurer l'éclairage public, dans la mesure où il était reconnu nécessaire, sur toute l'étendue de leur territoire, et qu'elles ont très valablement passé, dans ce but, des contrats de concession s'étendant aussi bien à la grande qu'à la petite voirie.

L'éclairage *privé* est entièrement libre, pourvu qu'il n'emprunte pas les voies publiques; mais s'il ne peut être assuré qu'au moyen de canalisations ou de conducteurs établis sur ces voies, il est assujetti à des autorisations dont il convient de préciser le caractère, suivant les cas qui peuvent se présenter.

Il peut arriver qu'un particulier (par exemple, dans le cas où sa propriété est coupée en deux par une voie publique) demande à établir sur cette voie, *pour son propre usage*, une canalisation de gaz ou un conducteur électrique; rien ne s'oppose à ce que cette autorisation lui soit accordée à titre de permission de voirie précaire et révocable, pourvu qu'il n'en résulte aucun inconvénient pour la circulation.

Mais, lorsqu'un particulier demande à établir sur une voie publique, quelle qu'elle soit, de grande ou de petite voirie, des ouvrages permanents, destinés à un usage collectif *pour faire commerce de leur exploitation*, l'autorité compétente n'a plus seulement à examiner la question de savoir si l'existence de ces ouvrages est compatible avec l'utilisation normale du domaine public; elle doit examiner, en outre, si l'installation demandée n'est pas de nature à créer à son auteur une situation privilégiée, en laissant le public sans garanties contre ses exigences. Dans l'affirmative, elle doit prendre les précautions nécessaires pour que les avantages offerts par l'exploitation dont il s'agit soient assurés, aussi largement et aussi équitablement que possible, à tous ceux qui seraient en situation d'en profiter. Il ne suffit plus, dès lors, d'une simple permission de voirie qui ne pourrait régler que les conditions de l'occupation du domaine public, abstraction faite de l'exploitation des ouvrages autorisés. L'autorisation doit être donnée par un acte de concession qui réglemente cette exploitation et qui en fixe le tarif maximum.

Une telle procédure est particulièrement nécessaire lorsqu'il s'agit d'une distribution de lumière au moyen de canalisations souterraines ou de conducteurs aériens établis sur la voie

publique. Le nombre des systèmes de distributions parallèles est nécessairement limité par le peu de place disponible sous la chaussée ou le long des façades et surtout par les inconvénients très graves que présenterait le remaniement fréquent des chaussées, en cas de canalisations souterraines multiples, ou le voisinage de plusieurs conducteurs aériens chargés d'électricité à haute tension. Les autorisations ne pourraient ainsi être données sur une même voie qu'à un très petit nombre de bénéficiaires, en faveur desquels on créerait un monopole de fait, sans obligations connexes, si l'on se contentait d'une simple permission de voirie. Un acte de concession fixant les tarifs et les conditions de l'exploitation est donc indispensable.

Les mêmes considérations s'appliquent aux distributions d'eau pour les usages domestiques, avec cette seule différence que la compétence communale est motivée, en ce qui concerne le service public de distribution d'eau non plus par un intérêt de sécurité publique, comme dans le cas de l'éclairage, mais par un intérêt d'alimentation, d'hygiène et de salubrité publiques.

A quelle autorité appartient-il de délivrer l'acte de concession d'une distribution d'eau ou d'éclairage ? Telle est, en réalité, la question que soulèvent les réclamations dont l'administration a été saisie. C'est ici qu'il convient de mettre en lumière, au point de vue des compétences, la différence qui existe entre les permissions de voirie et les contrats de concessions.

Les permissions de voirie sont délivrées par l'autorité qui administre les voies auxquelles elles s'appliquent. La compétence résulte du classement de ces voies.

Les contrats de concession, au contraire, relèvent de l'autorité dans les attributions de laquelle sont placés, à raison de leur nature, les services qui font l'objet de ces concessions, quelle que soit la catégorie des voies publiques à emprunter. La compétence résulte ici de la nature des services.

Toutefois, si les ouvrages visés dans l'acte de concession édicté par une autorité doivent s'étendre sur des voies administrées par une autorité, celle-ci est appelée ultérieurement (à moins de dispositions législatives spéciales) à délivrer les permissions de voirie nécessaires; l'acte de concession, même compétemment rendu, comporte ainsi une réserve, explicite ou implicite, quant à sa complète exécution sur les diverses catégories de voies publiques.

Lorsqu'il s'agit d'une concession que l'État est compétent pour délivrer à raison de la nature des services à rendre, les ouvrages

du concessionnaire ne pourront être établis sur la voirie urbaine sans une permission de voirie délivrée par le maire, à moins qu'une loi spéciale n'en ait autrement ordonné (par exemple en matière de tramways concédés par l'État); d'ailleurs, en cas de refus du maire non motivé par l'intérêt général, le préfet a le droit de délivrer d'office la permission de voirie sur les voies communales (§ 4 de l'art. 98 de la loi municipale du 5 avril 1884).

De même lorsqu'il s'agit d'une concession qui rentre par sa nature dans la compétence de l'autorité communale, les ouvrages du concessionnaire ne pourront être établis sur la grande voirie ou sur les chemins vicinaux de grande communication ou d'intérêt commun sans une permission de voirie délivrée par le préfet, sauf recours au Ministre compétent.

Cela posé, quelle est l'autorité compétente pour faire les concessions de distribution d'eau ou d'éclairage privé collectif? La Commission constate que c'est exclusivement le corps municipal, dans les conditions déterminées par les articles 115 et 145 de la loi du 5 avril 1884, et cela pour plusieurs raisons.

En premier lieu la nécessité de réduire le plus possible, dans l'intérêt de la circulation, le nombre de canalisations établies sur la voie publique rend toujours désirable, et souvent même nécessaire, d'une part l'association de l'éclairage privé à l'éclairage public municipal au moyen d'une seule canalisation, d'autre part l'association de la distribution d'eau pour les usages domestiques à la distribution d'eau municipale pour les fontaines publiques et pour les services publics d'arrosage et d'incendie. Cette association n'existât-elle pas au début, doit être envisagée comme une éventualité à prévoir et à réserver dans l'intérêt public. En fait, du reste, dans toute localité de quelque importance, il n'y a pas d'autre moyen d'assurer aux particuliers les commodités désirables au point de vue de l'eau et de la lumière. Ce seul motif paraît déterminant pour placer toutes les concessions d'éclairage ou de distribution d'eau dans les attributions municipales, sans qu'il soit nécessaire d'invoquer le caractère d'intérêt purement local de ces entreprises.

En second lieu, la solution contraire, consistant à attribuer le pouvoir de concession en matière de distribution d'eau ou de lumière au gouvernement sur les traverses des routes nationales, au conseil général du département sur les traverses des routes départementales, produirait des résultats absolument inadmissibles. Elle créerait, sans aucune raison, une situation privilégiée

aux riverains de la grande voirie et pourrait rendre plus onéreuse, peut-être même impossible, la concession de l'éclairage ou de la distribution d'eau sur les autres voies dans une même ville.

Les diverses parties du territoire communal n'offrent pas, en effet, à l'entrepreneur d'une distribution d'eau ou de lumière des conditions égales au point de vue des abonnements. Si certains quartiers peu habités devaient seuls être desservis par ses canalisations, il n'engagerait certainement pas ses capitaux dans l'entreprise; et s'il ne pouvait pas compter absolument sur les abonnements rémunérateurs que comportent les rues les plus animées et les plus luxueuses, les tarifs auxquels il lui est possible de souscrire seraient notablement plus élevés. Lorsqu'une concession unique comprend la totalité du territoire communal, les tarifs, égaux pour tous, qui sont consentis par l'entrepreneur, sont calculés en raison de ce que les chances de gain sur les grandes artères compensent les chances de perte sur les rues éloignées et secondaires. Cette compensation disparaîtrait si l'État concédait, sur la grande voirie, des entreprises concurrentes sur lesquelles ne pèserait aucune des charges du concessionnaire municipal. De telles concessions, sans doute avantageuses pour les riverains de la grande voirie, causeraient un grave préjudice à tous les autres habitants de la commune, puisque la municipalité ne pourrait plus obtenir pour ceux-ci des conditions aussi favorables dans les négociations relatives soit au renouvellement ou à la modification des traités de concession existant, soit à la conclusion de nouveaux traités. Aussi, en autorisant sur la grande voirie des entreprises ayant pour but de faire concurrence à celles que la municipalité a mandat d'organiser pour l'ensemble du territoire communal, l'État rendrait, pour l'avenir, l'exercice de ce mandat municipal singulièrement plus difficile et moins efficace.

Une telle ingérence de l'État aurait des conséquences d'autant plus graves que les concessions de distribution de gaz de beaucoup de villes importantes expirent dans une quinzaine d'années et feront alors retour à la commune; que plusieurs municipalités sont en négociation pour obtenir de leurs concessionnaires un abaissement immédiat du prix du gaz moyennant une prorogation de concession; et que, d'autre part, un grand nombre de communes, qui ne sont pas liées avec des compagnies de gaz pour leur éclairage, préparent des contrats de concession d'éclairage du territoire communal par l'électricité. Les améliorations qu'on espère apporter aux concessions actuelles et les avantages qu'on

se promet des concessions nouvelles disparaîtraient le plus souvent, si les communes et leurs contractants n'avaient pas la certitude que l'État ne viendra pas détruire l'équilibre de ces concessions par des autorisations spéciales à la grande voirie.

Pour ces différents motifs, il paraît conforme à la logique, aussi bien qu'à l'intérêt général, de laisser toutes les concessions d'éclairage tant privé que public, aussi bien que les concessions de distribution d'eau, dans les attributions exclusives de l'autorité municipale.

Ces principes étant établis, les conséquences à en tirer pour la solution des questions posées s'en déduisent naturellement.

En ce qui concerne l'avenir, il semble qu'aucune difficulté ne puisse plus s'élever, les attributions des diverses autorités étant bien définies. Il convient toutefois d'appeler l'attention des corps municipaux sur les précautions qu'ils devront prendre dans les contrats futurs de concession de distribution d'eau ou d'éclairage public et privé (clauses de déchéance et de rachat, réserves relatives à l'adoption de perfectionnements ou de procédés nouveaux, etc.) en vue de sauvegarder l'intérêt public contre les abus. Ils devront d'ailleurs rappeler toujours, dans ces actes que, si les concessions accordées par eux s'étendent à toutes les voies publiques sans distinction, leur mise à exécution, en ce qui concerne la grande voirie et les chemins vicinaux de grande communication ou d'intérêt commun, n'en reste pas moins subordonnée aux permissions de voirie à obtenir du préfet pour l'occupation de ces voies.

En ce qui concerne le passé, la question est plus complexe à raison des conditions diverses dans lesquelles ont été conclus les contrats existants. Mais la solution n'en paraît pas plus difficile : ou les municipalités ont formellement excepté de leurs concessions de distributions d'eau ou d'éclairage les traverses des routes nationales ou départementales, et alors rien ne s'oppose à ce qu'elles en fassent elles-mêmes l'objet de concessions spéciales si elles y trouvent un intérêt public ; ou elles ont compris ces voies dans les concessions qu'elles ont faites, et leur prétention de recourir à l'administration supérieure pour échapper à leurs engagements n'est pas soutenable.

En résumé, la Commission est d'avis qu'il y a lieu d'appliquer les règles suivantes pour l'établissement et l'exploitation des canalisations souterraines ou des conducteurs aériens sur les voies publiques :

A. — *Les canalisations ou conducteurs qu'un particulier demande à établir pour le service d'un immeuble dont il est propriétaire, usufruitier ou locataire, sont installés sous ou sur la voie publique, en vertu d'une simple permission de voirie délivrée par le maire pour la petite voirie, ou par le préfet pour la grande voirie et pour les chemins vicinaux de grande communication ou d'intérêt commun.*

B. — *Toute entreprise de distribution collective d'eau ou de lumière sur les voies publiques doit faire l'objet d'une concession municipale.*

Le projet de concession est soumis par le maire au conseil municipal. Ce projet doit indiquer : 1° le tarif maximum des abonnements; 2° les conditions du service qui sera offert au public moyennant ce tarif; 3° toutes les autres conditions d'établissement et d'exploitation de la distribution collective sur l'ensemble des voies publiques du territoire de la commune; le tout arrêté dans un cahier des charges, qui, d'une part, règle les obligations de l'entrepreneur envers la commune et envers le public, notamment en ce qui concerne le service à fournir et le maximum des tarifs exigibles, et qui, d'autre part, détermine les obligations de la commune envers l'entrepreneur. Ledit cahier des charges soumet l'entrepreneur aux règlements de voirie et autres, faits ou à faire par l'autorité compétente; il subordonne l'établissement des ouvrages de la distribution sur les voies nationales ou départementales et sur les chemins de grande communication ou d'intérêt commun à des permissions de voirie qui seront éventuellement délivrées, s'il y a lieu, par le préfet, sur la demande du maire.

Le projet, après avoir été voté par le conseil municipal, est soumis par le maire à l'approbation de l'autorité supérieure compétente.

Une fois cette approbation intervenue, s'il y a lieu, les permissions de voirie à délivrer par le préfet font l'objet d'arrêtés préfectoraux; elles sont données à la commune, représentée par le maire, et non à l'entrepreneur du service de la distribution collective d'eau ou de lumière. Elles soumettent l'établissement et l'exploitation des ouvrages de la distribution sur la voie publique aux conditions jugées nécessaires pour assurer la sécurité et la commodité de la circulation et pour éviter tout danger et toute gêne au public comme aux riverains; elles réservent notamment l'application de tous règlements faits ou à faire dans ce but.

A la suite du premier examen de ce rapport de la Commission, nous avons demandé l'avis du Conseil d'État sur une question de droit qu'il soulevait et dont la solution, indépendamment des motifs de bonne administration invoqués par le rapport, présentait une sérieuse importance au point de vue de la décision que nous avions à prendre. Cette question de droit est la suivante : « Le corps municipal est-il *exclusivement* compétent pour accorder une concession de distribution d'eau ou de lumière, suivant les conditions d'un tarif et d'un cahier des charges, pour toutes les voies publiques du territoire communal, *même pour celles de la grande voirie*, étant entendu que le cahier des charges subordonne l'exécution des travaux sur la grande voirie à la permission du préfet. »

Le Conseil d'État (sections réunies de l'intérieur et des travaux publics) a, dans un avis du 27 juin 1893, résolu par l'affirmative la question de droit ainsi posée, en réservant d'ailleurs, comme l'avait fait la Commission, le pouvoir qu'a le préfet de donner des permissions de voirie sans l'intervention du corps municipal, lorsqu'il s'agit d'installations qui ne comportent pas un acte de concession.

Adoptant cet avis des sections réunies du Conseil d'État, nous avons, par décision de ce jour, approuvé, chacun en ce qui nous concerne, les conclusions ci-dessus énoncées du rapport de la Commission.

Vous voudrez bien, monsieur le Préfet, veiller à l'observation des règles ainsi arrêtées.

Le Ministre des travaux publics adresse directement aux ingénieurs en chef ampliation de la présente circulaire, qui annule la circulaire ministérielle du 22 juin 1882.

Recevez, etc.

Le président du Conseil, Ministre de l'intérieur,

CH. DUPUY.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

(N° 440)

[1er septembre 1893]

Réglementation des conducteurs d'électricité sur la grande voirie nationale. — Envoi d'un projet d'arrêté réglementaire.

Monsieur le Préfet, l'Administration des travaux publics a le devoir d'imposer à l'établissement et au fonctionnement des conducteurs d'électricité sur la grande voirie les précautions nécessaires pour protéger le public circulant et les riverains contre tout danger, et pour faire en sorte que les courants électriques n'occasionnent directement ou indirectement aucun dommage aux chaussées ou aux ouvrages établis dans le sous-sol.

Jusqu'à présent les préfets, agissant conformément aux instructions spéciales qui leur étaient données par le Ministre des travaux publics à l'occasion de chaque demande, ont, dans l'arrêté portant permission de grande voirie pour chaque distribution électrique, prescrit les mesures de précautions jugées nécessaires dans l'espèce, d'après la décision du Ministre.

L'expérience acquise depuis dix ans dans les applications industrielles de l'électricité permet aujourd'hui de formuler dans un règlement général les prescriptions qui correspondent aux circonstances ordinaires de la pratique, et de laisser à l'Administration préfectorale le soin de statuer directement sur chaque demande par application de ce règlement. On n'aura plus ainsi à recourir à l'Administration supérieure que dans des cas exceptionnels, et l'instruction de la plupart des demandes pourra se faire plus rapidement.

Deux formes de règlement général sont possibles : 1° le règlement d'administration publique, délibéré en Conseil d'État, applicable de droit à tout le territoire; 2° l'arrêté préfectoral, rédigé suivant un type uniforme, rendu exécutoire simultanément dans tous les départements.

Il serait prématuré d'édicter aujourd'hui un règlement d'administration publique. La science électrique fait des progrès si rapides que l'Administration devra certainement modifier, à intervalles rapprochés, ses prescriptions réglementaires, quelque prudentes qu'elles soient. Il m'a semblé dans ces conditions qu'il convenait de recourir pour le moment à une forme de réglemen-

tation plus simple que le décret, c'est-à-dire à la forme de l'arrêté préfectoral.

A la suite d'une étude approfondie faite par une commission d'ingénieurs compétents, puis par le Conseil général des ponts et chaussées, j'ai adopté le modèle d'arrêté réglementaire annexé à la présente circulaire. Vous voudrez bien, Monsieur le Préfet, prendre un arrêté conforme à ce modèle. Cet arrêté sera daté du 15 septembre 1893. Il sera publié et affiché en la forme ordinaire, et inséré au *Recueil des actes administratifs* de votre préfecture.

Les règles à suivre pour la forme des demandes et pour l'exécution des travaux de premier établissement ont été, à quelques différences près, imitées de celles qui sont en vigueur pour les permissions de grande voirie, en vertu de l'arrêté pris dans votre département en exécution de la circulaire du 20 septembre 1858. Toute demande devra être accompagnée des documents propres à faciliter son instruction et que seul le demandeur peut fournir.

La demande et les documents devront (art. 2) être fournis en trois expéditions, non compris celle à adresser au Directeur des postes et télégraphes par application du décret du 15 mai 1888. Une des trois expéditions est destinée à l'ingénieur ordinaire, la deuxième à l'ingénieur en chef, et la troisième à votre préfecture. Avec les moyens aujourd'hui en usage, le demandeur n'aura pas de peine à se conformer à cette prescription dont l'objet est de rendre plus rapide l'instruction de l'affaire et d'assurer la fidèle reproduction d'indications d'un caractère technique spécial.

Le permissionnaire ne devra pas seulement vous faire connaître exactement la consistance de sa distribution électrique telle qu'il l'aura projetée (art. 3) et telle qu'il l'aura réellement exécutée (art. 5 et 6); il devra aussi (art. 7 et 12) tenir le service du contrôle informé des développements qu'il aura successivement donnés à ses installations en cours d'exploitation. L'ingénieur en chef aura d'ailleurs (art. 6) la faculté de réduire la fourniture des dessins quand les travaux ne comporteront que des dispositions très simples.

Aux termes de l'article 4, vous aurez, Monsieur le Préfet, à désigner dans chaque cas particulier le service d'ingénieur qui sera chargé de contrôler et de surveiller les travaux et l'exploitation du permissionnaire. Ce service sera en général celui sur le domaine duquel sont situés les travaux. Lorsqu'une distribution électrique s'étend à la fois sur des routes nationales et sur

le domaine public fluvial ou maritime, c'est le service le plus intéressé qui sera chargé du contrôle : les ingénieurs du contrôle se concerteront dans ce cas, suivant les formes ordinaires, avec les ingénieurs des autres services intéressés, pour les travaux à faire sur les voies de ces autres services.

Le permissionnaire devra vérifier périodiquement et, en outre, toutes les fois qu'il en sera requis par l'ingénieur du contrôle, l'état électrique de sa distribution (art. 8). Les résultats de ces vérifications seront consignés sur un registre. Les ingénieurs auront ainsi le moyen de s'assurer que la conductibilité et l'isolement des conducteurs ne sont pas inférieurs aux limites indiquées par la demande et par l'arrêté d'autorisation.

Les ingénieurs et agents du contrôle devront pouvoir pénétrer à l'intérieur des usines où se trouvent les appareils d'électricité, pour y reconnaître notamment si le voltage et l'intensité du courant ne dépassent pas les limites indiquées et pour y procéder aux expériences et épreuves nécessaires. Une importance particulière a été attachée à cette clause, et le permissionnaire devra prendre d'avance l'engagement explicite de s'y conformer.

Un engagement préalable lui est également demandé en ce qui concerne les frais que pourront nécessiter les travaux, levers de plans, essais et vérifications qui, dans un intérêt de sécurité publique, auraient dû être faits d'office à son compte.

Le modèle d'engagement est annexé à l'arrêté préfectoral réglementaire et sera publié et affiché au bas de cet arrêté. Cet engagement servira éventuellement de titre à l'Administration pour poursuivre, par toutes voies de droit, le recouvrement des frais.

Vous pourrez, Monsieur le Préfet, autoriser l'établissement des supports des conducteurs aériens (art. 14) sur le bord de la voie publique quand il ne devra en résulter aucune gêne pour la circulation. Mais, quand on voudra installer des supports sur la chaussée, c'est l'Administration supérieure qui statuera.

Les conducteurs aériens (art. 16) seront toujours mis hors de la portée du public. Des précautions spéciales devront être prises à cet effet quand il s'agira de courants alternatifs quelconques ou de courants continus de plus de 400 volts. Dans la traversée des lieux habités, les conducteurs ne pourront être nus que si la tension électrique n'excède pas certaines limites, 400 volts en courant continu et 120 volts en alternatif.

Les conditions indiquées pour l'établissement des conducteurs souterrains sont conformes aux règles généralement suivies.

L'article 22 interdit explicitement et d'une manière générale

l'emploi de la terre pour le retour du courant. Cette interdiction est d'ailleurs prononcée par l'Administration des postes et télégraphes. (Décret du 15 mai 1888.)

Les prescriptions du nouveau règlement ne visent que les cas ordinaires. Il est possible que les demandeurs aient, dans certaines circonstances, un intérêt sérieux à y déroger et trouvent des dispositions spéciales qui fassent disparaître les dangers contre lesquels le règlement a entendu prémunir le public. L'Administration supérieure, saisie des demandes de dérogation en vertu de l'article 24, examinera ces demandes avec le désir de concilier les exigences de la sécurité publique avec les convenances de l'industrie électrique.

L'Administration supérieure devra également être consultée quand les industriels voudront employer des courants d'un très haut voltage exigeant des précautions spéciales.

Il en sera de même dans tous les cas où il pourra être reconnu utile d'adopter des dispositions autres que celles prescrites par le règlement.

L'article 25 stipule la réserve habituelle du droit des tiers.

Le nouveau règlement (art. 27) n'aura pas d'effet rétroactif : toute distribution existant actuellement continuera à jouir du bénéfice de l'autorisation qui lui a été accordée ; toutefois elle sera *de plano* soumise aux prescriptions du nouveau règlement relatives au contrôle de l'exploitation. En outre, dès que, par suite d'une circonstance quelconque, les conditions de l'autorisation primitive devront être modifiées, la nouvelle réglementation deviendra intégralement applicable.

L'arrêté d'autorisation que vous aurez à prendre, Monsieur le Préfet, sur chaque demande d'installation nouvelle à la suite du rapport des ingénieurs, visera l'arrêté général réglementaire du 15 septembre 1893 et déterminera les conditions techniques et administratives spéciales dont l'instruction aura démontré la convenance. Il stipulera le retrait de l'autorisation en cas de dérogation à ces conditions ou aux prescriptions de l'arrêté général ou en cas de violation de l'engagement pris en conformité du modèle annexé à l'arrêté général.

Vous voudrez bien remarquer que la nouvelle réglementation n'est pas applicable aux conducteurs sur lesquels les trains de chemins de fer ou de tramways ou les bateaux, mus par l'électricité, recueillent directement les courants qui actionnent leurs machines. Les conditions d'établissement et de fonctionnement de ces conducteurs seront arrêtées dans chaque cas par des déci-

sions spéciales de l'autorité chargée du contrôle des chemins de fer, tramways ou bateaux en question.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

PROJET D'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

portant règlement pour l'établissement et le fonctionnement des conducteurs d'électricité sur la grande voirie nationale.

(Annexé à la circulaire ministérielle du 1er septembre 1893.)

Nous, Préfet du département d

Vu les lois et règlements qui ont pour objet la conservation du domaine public et la sécurité de la circulation publique, notamment :

L'édit de décembre 1607;

L'arrêt du Conseil d'État du 27 février 1765;

L'article 2 de la section III de la loi du 22 décembre 1789-janvier 1790 et l'article 3 de la loi du 28 pluviôse an VIII;

L'article 29 du titre Ier de la loi des 19-22 juillet 1791;

Les lois des 29 floréal an X et 23 mars 1842;

Vu l'arrêté préfectoral du . . . . 1858 concernant les permissions de grande voirie;

Vu l'arrêté des ministres des travaux publics et des finances en date du 3 août 1878 relatif aux occupations du domaine public national,

Arrêtons :

Art. 1er. — L'établissement et le fonctionnement des conducteurs d'électricité sur la grande voirie nationale sont assujettis aux dispositions du présent arrêté en ce qui concerne la sécurité de la circulation publique et la conservation des ouvrages, sans préjudice de l'application des lois et règlements de grande voirie, des lois et règlements ressortissant au service des postes et télégraphes, notamment du décret du 15 mai 1888, et enfin, quand il

y a lieu, des prescriptions additionnelles des actes de concession des distributions d'électricité.

Toutefois l'établissement et le fonctionnement des conducteurs sur lesquels les trains de chemins de fer ou de tramways, ou les bateaux, mus par l'électricité, recueillent directement les courants qui actionnent leurs machines, continuent à être exclusivement soumis aux conditions prescrites tant par l'autorité chargée du contrôle desdits chemins de fer, tramways ou bateaux, que par le service des postes et télégraphes.

CHAPITRE Ier. — PRESCRIPTIONS ADMINISTRATIVES.

Art. 2. *Forme des demandes.* — Tout concessionnaire d'une distribution d'électricité qui veut établir les conducteurs de sa concession sur la grande voirie, tout particulier qui veut établir sur la grande voirie des conducteurs pour le service exclusif d'un immeuble dont il est propriétaire, usufruitier ou locataire, doit en faire la demande au préfet dans la forme prescrite par l'arrêté préfectoral du (*) . . . . 1858 concernant les permissions de grande voirie.

Lorsqu'il s'agit d'une concession municipale de distribution d'électricité, empruntant la grande voirie, la demande est présentée par le maire, et la permission est accordée, s'il y a lieu, à la commune, avec faculté de rétrocession aux concessionnaires choisis par elle.

Les demandes doivent être produites en trois expéditions dont chacune sera accompagnée des documents spécifiés ci-après et dont une seule sera sur papier timbré.

Art. 3. *Documents à produire à l'appui des demandes.* — Toute demande doit être accompagnée :

1° Des plans, profils, dessins et mémoires justificatifs nécessaires pour définir l'emplacement, la nature, le mode d'installation, les constantes électriques et l'isolement des conducteurs projetés, ainsi que les précautions prises contre leur échauffement;

2° D'un engagement conforme au modèle annexé au présent arrêté;

3° Du consentement écrit des propriétaires riverains aux maisons desquels devront être fixés les supports des conducteurs aériens.

Les plans, profils, dessins et mémoires doivent notamment définir :

1° Pour les conducteurs aériens :

A. Le type des supports, leurs dimensions, l'emplacement de chacun d'eux, avec toutes justifications concernant leur solidité, la solidité des conducteurs, les efforts exercés sur les points d'attache sous l'action du poids des conducteurs et du vent, le mode d'entretien, etc.;

B. Le type d'isolateur proposé;

2° Pour les conducteurs souterrains :

A. La situation respective de la canalisation projetée et des autres canali-

---

(*) Date de l'arrêté spécial rendu dans chaque département en exécution de la circulaire ministérielle du 20 septembre 1858.

sations déjà en place telles que égouts, conduites d'eau, d'air comprimé ou de gaz et conducteurs d'électricité; cette situation sera définie par des plans et par des coupes suffisamment nombreuses et bien choisies, indiquant les parties où les conducteurs électriques seront à moins de 0m,50 de masses métalliques ou d'autres conducteurs électriques;

B. Les types de câbles et le système d'installation.

Art. 4. — *Forme et délivrance des autorisations.* — Les autorisations sont données et délivrées dans la même forme que les permissions de grande voirie.

L'arrêté d'autorisation désigne, dans chaque cas, le service d'ingénieur en chef et les services d'ingénieur ordinaire qui sont chargés du contrôle, en ce qui concerne la grande voirie nationale.

L'exécution des travaux est subordonnée à l'observation des règles indiquées aux articles 5 et 6 ci-après.

Art. 5. *Documents à produire avant l'exécution des travaux de premier établissement.* — Avant l'exécution de tout travail, le permissionnaire doit remettre contre reçu, à l'ingénieur en chef du service du contrôle, les dessins de détail, complémentaires des dessins généraux produits à l'appui de la demande avec plans, profils et mémoires explicatifs et justificatifs, le tout en triple expédition.

Art. 6. *Exécution des travaux de premier établissement.* — Le permissionnaire ne peut commencer les travaux qu'après avoir reçu l'avis écrit de l'approbation, par l'ingénieur en chef, des dessins mentionnés à l'article précédent, ou une lettre de ce chef de service, déclarant qu'il n'y a pas lieu à production de dessins complémentaires.

Il doit, au moins huit jours à l'avance, prévenir l'ingénieur ordinaire du contrôle de la date à laquelle les travaux seront commencés, afin que le tracé en soit vérifié. Il doit également le prévenir de leur achèvement en vue de leur récolement.

Art. 7. *Documents à produire après exécution des travaux de premier établissement.* — Le permissionnaire doit remettre à l'ingénieur en chef du contrôle, un mois au plus après l'achèvement de chaque section de conduite principale ou de chaque branchement, un plan et des profils et dessins exactement conformes à l'exécution, indiquant, avec les cotes nécessaires pour repérer la conduite et ses accessoires par rapport à des points déterminés de la surface, le tracé de la conduite en plan, son profil en long ainsi que les coupes et détails de construction, le tout en ce qui concerne la grande voirie. Sur le plan et les profils, le permissionnaire doit indiquer les masses métalliques et leur destination, ainsi que les parties de canalisation dont la distance à ces masses métalliques est inférieure à 0m,50.

Une notice explicative indique les constantes électriques du courant, la résistance, la section et l'isolement de chaque conducteur avec justifications à l'appui.

Si le permissionnaire ne s'est pas conformé à ces prescriptions dans le délai d'un mois, ou si les plans et documents produits sont inexacts ou incom-

plets, l'ingénieur en chef le met en demeure de faire le nécessaire en lui donnant un délai supplémentaire de quinze jours.

Passé ce nouveau délai, l'ingénieur en chef fait constater la non-exécution et peut faire procéder à l'établissement d'office des plans et documents ci-dessus définis, aux frais du permissionnaire.

Art. 8. *Essais.* — Des essais d'isolement ou tous autres prescrits par le contrôle doivent être faits, avant toute mise en service, par le permissionnaire en présence de l'ingénieur ou de son délégué; les résultats en sont consignés sur des procès-verbaux certifiés par le permissionnaire et visés par l'ingénieur ou son délégué.

Art. 9. *Mise en service.* — Les conducteurs ne peuvent être mis en service qu'après notification au permissionnaire du procès-verbal de récolement prévu à l'article 36 de l'arrêté réglementaire du. . . . . 1858, concernant les permissions de grande voirie, sans préjudice de l'accomplissement des autres obligations imposées par l'acte de concession.

Art. 10. *Vérification de l'état des conducteurs pendant l'exploitation.* — Le permissionnaire est tenu de vérifier l'état électrique, la résistance et l'isolement des conducteurs le plus souvent possible et en tous cas au moins une fois par trimestre pendant la première année, au moins une fois par an pendant les années suivantes, et, à un moment quelconque, à toute réquisition de l'ingénieur du contrôle.

Les vérifications requises par l'ingénieur du contrôle sont faites en présence et sous la direction d'un agent du contrôle à ce délégué par lui.

Les résultats de chaque vérification sont consignés sur un registre dont le modèle est arrêté par l'ingénieur en chef et qui doit être présenté aux agents du contrôle à toute réquisition.

Art. 11. *Exécution des travaux partiels pendant l'exploitation.* — Dans l'exploitation de conducteurs électriques régulièrement établis, l'exécution de toute fouille sur la voie publique doit être au préalable autorisée par lettre de l'ingénieur ordinaire du contrôle.

Pour l'établissement de branchements nouveaux, le permissionnaire doit adresser, trois jours au moins à l'avance, une demande en double expédition à l'ingénieur ordinaire du contrôle. La demande spécifie la jonction, la longueur du branchement, la section et l'isolement des conducteurs avec toutes justifications à l'appui.

Si, dans les trois jours, le permissionnaire n'a pas reçu avis contraire, il peut exécuter les travaux en se conformant aux indications de sa demande.

En cas d'avarie subite ou d'accident, le permissionnaire peut exécuter les fouilles nécessaires, à charge, dans les vingt-quatre heures, de justifier l'urgence et de remplir les formalités indiquées ci-dessus.

Art. 12. *Mise annuelle au courant du plan du réseau.* — Chaque année, dans la première quinzaine de janvier, le permissionnaire doit adresser à l'ingénieur en chef un état, dûment signé, indiquant les modifications, additions

ou suppressions apportées au réseau, tant à la canalisation principale qu'aux branchements sur la grande voirie.

Il y joint les plans ou extraits de plans nécessaires à la mise à jour du plan du réseau déposé au bureau de l'ingénieur en chef, en conformité de l'article 7 ci-dessus.

Art. 13. *Surveillance.* — Les ingénieurs et agents chargés du service du contrôle ont le droit d'entrer dans les usines contenant les appareils d'électricité pour y faire procéder en leur présence aux expériences et épreuves de contrôle intéressant l'application du présent règlement et la sécurité de la voie publique.

CHAPITRE II. — PRESCRIPTIONS TECHNIQUES SPÉCIALES AUX CONDUCTEURS AÉRIENS.

Art. 14. *Supports.* — Les supports ne peuvent être établis sur le domaine public qu'à la condition de n'apporter aucune gêne à la circulation, et de présenter toute garantie de solidité.

Ils doivent être placés en général aussi près que possible de la limite du domaine public.

Aucun support ne sera établi sur la chaussée, si ce n'est en vertu d'une autorisation du Ministre des travaux publics.

Art. 15. *Isolateurs.* — Les conducteurs doivent être placés sur isolateurs. Le type d'isolateur est soumis à l'approbation préalable du préfet sur le rapport des ingénieurs du contrôle lorsque la différence du potentiel entre les conducteurs doit dépasser 200 volts en courant alternatif ou 400 volts en courant continu.

La distance entre deux isolateurs consécutifs ne doit pas être supérieure à 100 mètres.

Art. 16. *Conducteurs.* — § 1. Les conducteurs doivent avoir une résistance suffisante à la traction pour qu'il n'y ait aucun danger de rupture sous l'action des efforts qu'ils ont à supporter.

§ 2. Ils doivent être inaccessibles au public.

§ 3. Lorsque les courants sont alternatifs, ou lorsque, dans le cas de courants continus, la différence de potentiel entre les conducteurs dépasse 400 volts, le permissionnaire doit munir les supports de dispositions spéciales pour empêcher d'une façon absolue les passants d'atteindre les conducteurs.

§ 4. Lorsque les conducteurs sont établis sur des voies plantées, les arbres sont élagués aux frais du permissionnaire sous la direction du service du contrôle, de façon à laisser toujours au moins un mètre entre les conducteurs et les branches voisines.

§ 5. Tout conducteur traversant une voie publique terrestre doit être tenu à 8 mètres au moins au-dessus du sol; l'angle qu'il fait avec la direction de la voie ne doit pas être inférieur à 60 degrés. A la traversée des rivières

et canaux navigables, la hauteur des parties les plus basses des conducteurs, au-dessus des plus hautes eaux navigables, doit être d'au moins 17 mètres; toutefois une hauteur minima plus grande peut être prescrite par les arrêtés d'autorisation lorsqu'il s'agit de traverser une rivière habituellement parcourue par des navires de mer. A la traversée des bras de mer, chenaux et bassins maritimes, et à celle de la partie maritime des fleuves, les conducteurs aériens sont interdits.

§ 6. Les points d'attache des conducteurs qui suivent longitudinalement les voies publiques sont à 6m,50 au moins au-dessus du sol, et les conducteurs eux-mêmes ne doivent, en aucun point, être à moins de 6 mètres au-dessus du sol.

§ 7. Dans la traversée des lieux habités, les conducteurs électriques sont en outre soumis aux règles suivantes :

1° Les conducteurs de la canalisation principale prennent généralement leur appui aux maisons riveraines ; ils doivent être placés à 1 mètre au moins des façades, à 0m,50 au moins au-dessus des fenêtres les plus élevées, et en tout cas en dehors de la portée des habitants. S'ils passent au-dessus d'un toit en terrasse, ils doivent être à une hauteur de 2m,50 au moins au-dessus du point le plus élevé. L'emploi des conducteurs nus n'est autorisé que quand la différence de potentiel entre les conducteurs ne dépasse pas 120 volts en courant alternatif ou 400 volts en courant continu;

2° Les conducteurs formant branchement particulier doivent être recouverts d'un isolant depuis la canalisation principale jusque dans l'intérieur de l'immeuble à desservir.

§ 8. Lorsqu'un conducteur est recouvert d'un isolant, les matières employées pour obtenir l'isolement doivent être telles qu'elles ne soient pas sujettes à des changements nuisibles d'état physique ou de constitution, par la chaleur ou les intempéries. La matière isolante doit avoir une épaisseur d'au moins 0m,0025, et être garantie suffisamment à l'extérieur contre la détérioration ou l'usure par frottement.

CHAPITRE III.

PRESCRIPTIONS TECHNIQUES SPÉCIALES AUX CONDUCTEURS SOUTERRAINS.

Art. 17. *Conditions d'établissement.* — § 1. La canalisation doit être établie sous trottoirs, en dehors des chaussées et à une profondeur minimum de 0m,60.

§ 2. Les conducteurs électriques doivent être placés dans des conduites en matière résistante et durable; toutefois, les câbles armés peuvent être directement placés dans le sol.

§ 3. Dans tous les cas, le type de câbles et le système d'installation doivent être, au préalable, approuvés par le préfet sur le rapport des ingénieurs du contrôle.

§ 4. Il est fait exclusivement usage de câbles armés dans les cas suivants :

1° Lorsqu'il y a intérêt pour la sécurité de la circulation publique ou la conservation des ouvrages à maintenir l'isolement prévu;

2° Lorsque les conducteurs rencontrent fréquemment sur leur parcours des conduites métalliques d'eau, de gaz, d'air comprimé ou d'électricité, déjà autorisées, ou qu'ils se trouvent à moins de 0m,50 de ces conduites;

3° Lorsqu'ils sont placés dans des conduites métalliques;

4° Lorsque le trottoir a moins de 2 mètres de largeur.

§ 5. Les conduites, quelle que soit leur nature, doivent être établies de manière à éviter l'introduction des eaux. Des précautions doivent être prises, en outre, pour assurer l'évacuation des eaux en cas d'introduction accidentelle.

§ 6. Pour la traversée des voies, les conducteurs peuvent être placés sous chaussée, moyennant des dispositions telles, qu'il soit possible de visiter et de remplacer les conducteurs sans faire de fouille dans la chaussée. Dans ce cas, la canalisation doit présenter des conditions spéciales de solidité.

Art. 18. *Voisinage des conduites de gaz.* — Lorsque, dans le voisinage des conducteurs électriques, il existe des conduites de gaz, et que ces conducteurs ne sont pas placés directement dans le sol, le permissionnaire doit prendre les mesures nécessaires pour assurer la ventilation régulière de la conduite renfermant les câbles électriques et éviter l'accumulation du gaz.

Art. 19. *Regards.* — Les regards établis par le permissionnaire ne doivent renfermer ni tuyaux d'eau, de gaz, d'air comprimé, etc., ni conducteurs d'électricité appartenant à un autre permissionnaire.

Les regards doivent être disposés de manière à pouvoir être ventilés.

Les plaques des regards doivent être isolées électriquement.

Art. 20. *Branchements.* — Les conducteurs électriques formant branchements particuliers doivent être recouverts d'un isolant protégé mécaniquement d'une façon suffisante soit par l'armature du câble conducteur, soit par des conduites en matière résistante et durable.

Art. 21. *Isolement électrique.* — Le réseau doit être disposé de façon à ce qu'on puisse débrancher les abonnés et diviser en parties la canalisation principale.

Dans chaque partie de cette canalisation, la résistance d'isolement entre les conducteurs et la terre, exprimée en ohms, ne doit jamais être inférieure à $5E^2$, E désignant la différence maximum de potentiel entre les conducteurs exprimée en volts.

CHAPITRE IV. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 22. *Retour du courant par la terre.* — Il est interdit d'employer la terre pour le retour du courant.

Art. 23. *Transformateurs.* — Aucun transformateur ne doit être placé sur la voie publique à moins d'autorisation spéciale.

Art. 24. *Exceptions.* — Les demandes relatives à des installations comportant des courants de tension supérieure à 10.000 volts, ou des dispositions

techniques non définies au présent règlement, ou des dérogations à ce règlement, sont réservées à l'examen et à la décision du Ministre des travaux publics.

Art. 25. *Responsabilité du permissionnaire.* — Nonobstant les autorisations obtenues, le permissionnaire est responsable vis-à-vis des tiers des accidents qui résulteraient de ses travaux ou de la présence de ses conduites et des conducteurs électriques qu'elles contiennent.

Art. 26. — L'occupation du domaine public de la grande voirie nationale par les conducteurs d'électricité aériens ou souterrains donne lieu à la perception, au profit du Trésor, de redevances qui sont établies et perçues conformément aux prescriptions de l'arrêté des Ministres des finances et des travaux publics, en date du 3 août 1878.

Art. 27. *Mode de constatation des contraventions.* — Les contraventions au présent règlement et aux arrêtés spéciaux, portant autorisation d'installations électriques, rendus par application de ces prescriptions, sont constatées par les ingénieurs, conducteurs, commis et autres agents assermentés des ponts et chaussées.

Art. 28. *Publication et exécution du règlement.* — Le présent arrêté sera publié et affiché en la forme ordinaire.

Les ingénieurs en chef des services des ponts et chaussées dans le département sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'en surveiller et d'en assurer l'exécution.

CHAPITRE V. — DISPOSITION TRANSITOIRE.

Art. 29. *Installations existantes.* — Les installations autorisées antérieurement au présent règlement peuvent être maintenues dans les conditions de leur autorisation.

Toutefois les prescriptions du présent règlement, autres que celles relatives aux dispositions matérielles des conducteurs et autres ouvrages, sont immédiatement applicables à ces installations.

Fait à , le 15 septembre 1893.

Le Préfet d

DEMANDE

D'AUTORISATION D'ÉTABLISSEMENT DE CONDUCTEURS ÉLECTRIQUES SUR LA GRANDE VOIRIE

ENGAGEMENT A JOINDRE A LA DEMANDE

MODÈLE

Je soussigné (*), demeurant à et faisant élection de domicile à , rue , n° ,

Demandeur d'une autorisation pour établir des conducteurs électriques sur (**)

Lesdits conducteurs électriques étant destinés à (***)

(*) Nom et prénoms. S'il s'agit d'une distribution qui fait l'objet d'une concession municipale, mettre :

« Je soussigné (*nom et prénoms*) maire de la commune d , agissant en cette qualité. »

(**) Indiquer les voies de grande voirie empruntées. S'il s'agit d'une distribution qui fait l'objet d'une concession municipale, mettre :

« Demandeur, au nom de ladite commune, d'une autorisation pour établir des conducteurs électriques sur. . . . . »

(***) S'il s'agit d'un usage privé, mettre :

« Destinés au service exclusif d'un immeuble sis à , rue , n° , dont je suis propriétaire (*ou* usufruitier, *ou* locataire). »

S'il s'agit d'une concession pour l'usage du public, mettre, suivant le cas :

« Destinés à une distribution de lumière, en vertu de la concession donnée par délibération du conseil municipal d en date du. . . . . »

ou « Destinés à une distribution de force (*ou* d'électricité pour usages industriels), en vertu de la concession donnée par le décret (*ou* la loi) du. . . . . »

Me soumets et m'engage :

1° A observer toutes les conditions qui me seront imposées par le préfet pour l'établissement et le fonctionnement desdits conducteurs électriques ;

2° A laisser pénétrer dans les usines et établissements contenant les appareils d'électricité les ingénieurs et agents chargés du service du contrôle, conformément aux articles 4 et 13 du règlement établi par arrêté préfectoral du 15 septembre 1893, pour y faire procéder, en leur présence et a mes frais, à toutes les expériences et épreuves intéressant l'application des règlements et la sécurité de la voie publique ;

3° A payer, dans la quinzaine de la présentation des rôles arrêtés par le préfet, sauf recours au Ministre des travaux publics, les frais des travaux, levers de plans, essais, vérifications et opérations qui auraient été faits d'office à mon compte par l'Administration, en exécution du susdit arrêté préfectoral du 15 septembre 1893, dans l'intérêt de la circulation et de la sécurité du public.

Je reconnais que l'observation rigoureuse du présent engagement est une condition déterminante de l'autorisation, et qu'en cas d'inexécution de cet engagement l'autorisation pourrait m'être retirée sans que j'aie droit à réclamation.

Fait en triple expédition, dont une sur timbre, pour être joint à ma demande en date du , conformément à l'article 3 de l'arrêté préfectoral réglementaire du 15 septembre 1893.

(*)

(*) Lieu, date et signature.

(N° 441)

[2 septembre 1893]

Réglementation des distributions d'électricité sur la grande voirie départementale. — Instructions.

Monsieur le Préfet, je vous ai adressé, par circulaire du 1er septembre courant, des instructions et un modèle d'arrêté préfectoral pour réglementer l'établissement et le fonctionnement des conducteurs d'électricité sur la grande voirie nationale, au point de vue de la sécurité de la circulation et de la conservation des ouvrages.

Il me paraît convenable de soumettre au même régime les distributions d'électricité sur la grande voirie départementale.

Je vous prie, en conséquence, de prendre, pour les routes départementales, un arrêté réglementaire identique à celui que vous aurez pris pour le domaine public de la grande voirie nationale, sauf les modifications ci-après indiquées :

Dans les visas, on supprimera celui de l'arrêté interministériel du 3 août 1878, relatif aux occupations du domaine public national.

A l'article 1er, on remplacera les mots « *sur la grande voirie nationale* » par les mots « *sur les routes départementales* ».

Les dispositions de l'article 26 relatives aux redevances à payer à l'État seront remplacées par des dispositions analogues réglant les redevances à payer à la caisse départementale.

Le service ordinaire des ponts et chaussées étant chargé du service des routes départementales dans votre département, sera naturellement désigné dans chaque arrêté d'espèce, par application de l'article 4 de l'arrêté général, pour exercer le contrôle des conducteurs d'électricité établis sur ces routes. Toutefois, dans le cas où une distribution d'électricité s'étendrait principalement sur le domaine public fluvial ou maritime et n'emprunterait les routes nationales et départementales que sur une faible partie de son développement, il conviendrait de confier intégralement le contrôle au service de la navigation intérieure ou maritime.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

(N° 442)

[9 septembre 1893]

Délégués à la sécurité des ouvriers mineurs. — Opérations électorales.

Monsieur le Préfet, je crois devoir, dès à présent, signaler à votre attention, pour que vous preniez, en temps opportun, les dispositions que comporte, à cet égard, l'application de la loi du 8 juillet 1890, la question du renouvellement triennal des délégués à la sécurité des ouvriers mineurs, qui ont été élus à la suite de la promulgation de cette loi.

Il me paraît résulter de la combinaison des divers paragraphes de l'article 13 que la date, à laquelle il convient de procéder à de nouvelles élections, doit se compter du jour où ont eu lieu les dernières opérations qui ont été nécessaires pour compléter ou, éventuellement, pour essayer de compléter la représentation de la circonscription, à l'origine, avec son délégué et son délégué suppléant. Si la circonscription primitive avait été remaniée, le renouvellement à provoquer partirait des premières élections qui ont dû suivre ce remaniement. En aucun cas, on ne tiendra compte des élections complémentaires, ayant suivi les élections primitives, dans une circonscription qui n'a plus été remaniée depuis ces élections.

Les opérations électorales relatives aux délégués à la sécurité des ouvriers mineurs ont fait l'objet d'une circulaire, en date du 19 juillet 1890, aux instructions de laquelle vous n'aurez, en thèse générale, qu'à vous reporter. Ces instructions comportent cependant, sur certains points, par suite soit de décisions contentieuses du Conseil d'État, intervenues depuis la promulgation de la loi, soit d'une jurisprudence que mon administration s'est formée, des modifications ou des additions.

Je passerai d'abord en revue les questions tranchées par le Conseil d'État.

I. Les surveillants, chefs de poste, maîtres-mineurs, porions, en général les personnes préposées par les exploitants à la surveillance des ouvriers dans la mine, même payées à la journée, ne peuvent être considérés comme ayant, en cette situation, la

qualité d'ouvriers du fond; ils ne sont donc ni électeurs ni éligibles. Cette doctrine résulte de plusieurs décisions contentieuses (14 mai 1891, élection du délégué Agnel; circonscription des Salles et Montalet; — 20 juin 1891, élection du délégué Lermusieaux; circonscription de la fosse Renard, n° 2 d'Anzin; même date, élection du délégué Vivant-Doyen; circonscription Sainte-Marie, de Blanzy).

II. L'article 6, paragraphe I 1°, de la loi déclare éligible, dans une circonscription, les électeurs de cette circonscription âgés de 25 ans accomplis, qui y travaillent au fond, depuis cinq ans, ou travaillent dans l'une des circonscriptions voisines, délimitées par le même arrêté préfectoral. Des hésitations se sont produites sur la question de savoir si cette expression « *depuis cinq ans* » doit être entendue dans le sens de : « *depuis cinq années consécutives* ».

Il ressort d'une décision au contentieux, du 14 mai 1891 (élection du délégué Bocquet; circonscription de la fosse n° 4 des mines de Bruay), que la condition de continuité des services ne saurait être regardée comme exigée par la loi. Ainsi, il suffit qu'un ouvrier, actuellement occupé dans la circonscription, y ait été employé pendant une durée totale de cinq ans, quelles que soient les dates et les périodes de son travail, pour qu'il soit éligible dans la circonscription.

III. Le 2° du paragraphe I de l'article 6 traite de l'éligibilité des anciens ouvriers. Il est arrivé que l'on a contesté cette qualité d'ancien ouvrier à des ouvriers qui remplissaient toutes les conditions d'éligibilité requises à ce titre, mais qui, au moment de l'élection, avaient repris du travail, comme mineurs, dans une circonscription, différente du reste de celle où ils ont été élus.

Une décision au contentieux, du 20 juin 1891 (élection du délégué Bisiaux, circonscription de la fosse n° 2, des mines de Nœux), a déclaré qu'il ne résulte d'aucune disposition de la loi que la circonstance mentionnée ci-dessus fasse perdre la qualité d'ancien ouvrier, pour la circonscription considérée.

Mais on ne pourrait se prévaloir, comme emploi à titre d'ancien ouvrier, du temps où l'on aurait été occupé comme chef mineur ou, plus généralement, employé de l'exploitant.

IV. L'administration, qui, au début de l'application de la loi,

n'avait pu qu'en suivre littéralement les termes, avait indiqué, dans sa circulaire du 19 juillet 1890 (n° 20), qu'un bulletin ne pouvait compter, comme suffrage exprimé, que s'il satisfaisait rigoureusement aux conditions exigées par le paragraphe 2 de l'article 9, c'est-à-dire s'il portait deux noms, avec l'indication de la qualité de délégué, pour l'un des noms, et de délégué suppléant, pour l'autre. Une décision au contentieux, du 3 juillet 1891 (élection du délégué Laurette; circonscription de la fosse Renard, n° 1, des mines d'Anzin), a admis une interprétation plus libérale de la loi. Il y a été posé le principe que la prescription de l'article 9, paragraphe 2, n'est pas édictée à peine de nullité des bulletins sur lesquels elle n'aurait pas été observée, et qu'au juge de l'élection incombe le soin de décider, d'après l'examen des bulletins, s'ils contiennent une désignation suffisante pour en faire l'attribution soit quant à la personne, soit quant à la fonction de délégué titulaire ou de délégué suppléant.

V. D'après la jurisprudence admise en matière de prud'hommes, le vote d'un seul électeur ne suffit pas pour constituer une majorité au second tour (Conseil d'État, 13 juin 1891, Bagneux, élection de Montluçon); cette jurisprudence est, par analogie, applicable en matière de délégués à la sécurité des ouvriers mineurs.

En dehors des questions ainsi réglées, il en est d'autres, d'ordre plus ou moins général, sur lesquelles, à propos de différentes circonstances d'espèce, l'administration a été appelée à se prononcer. Voici les principales, suivant l'ordre des articles de la loi auxquels on peut les rapporter.

Art. 5. Lorsqu'on aurait lieu de croire que tous les ouvriers d'une circonscription sont étrangers, on doit toujours fixer une date d'élection, former à l'aide de conseillers municipaux un bureau électoral, et constater, au procès-verbal, l'absence d'électeurs.

En cas d'abstention persistante des électeurs, on peut attendre trois ans pour faire procéder à de nouvelles élections, sauf à avertir l'administration supérieure de toute réclamation qui viendrait à se produire; celle-ci aviserait aux mesures à prendre.

Art. 9. L'identité de chaque électeur dont, aux termes du n° 16 de la circulaire du 19 juillet 1890, le bureau électoral doit s'assurer, peut, en l'absence de cartes, s'établir comme en ma-

tière de retrait de lettres ou de dépôts à la poste. Si un électeur n'est pas connu d'un des membres du bureau, le président l'avertira qu'il doit justifier de son identité par la production d'un passeport, d'un livret militaire ou d'ouvrier, d'une carte électorale, d'actes d'état civil, par des témoignages, etc.

Art. 12. Le bureau électoral ne peut pas se faire juge des questions d'éligibilité; il doit se borner à proclamer le résultat matériel du vote.

Un délégué n'a pas à être investi de son mandat, sa qualité découlant de la proclamation même du résultat du scrutin.

Telles sont, Monsieur le Préfet, les principaux points sur lesquels, à propos des élections prochaines, je crois devoir appeler votre attention. Je n'ai pas besoin d'ajouter que, si quelque éclaircissement complémentaire vous était nécessaire, je m'empresserais de vous le donner.

La circulaire du 19 juillet 1890 vous avait laissé à apprécier (n° 26) s'il convenait d'envoyer au ministère le dossier des opérations non déférées au conseil de préfecture, ou une copie du procès-verbal, au cas contraire. Aujourd'hui que les administrations locales sont, en général, suffisamment familiarisées avec ces opérations, l'examen des pièces y relatives, par l'administration supérieure ne s'impose plus. Vous voudrez bien vous borner à m'adresser, immédiatement après chaque élection, un bulletin conforme au modèle ci-annexé, faisant connaître, avec le nom de l'exploitation et de la circonscription, le nombre des électeurs inscrits, celui des votants et les résultats du scrutin, en indiquant s'il s'agit d'une élection au premier ou au second tour. Vous n'aurez à me saisir du dossier que pour les élections dans lesquelles quelque question soit de principe, soit d'une gravité particulière, se trouverait en jeu.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation aux ingénieurs des mines.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

DÉPARTEMENT D

ÉLECTIONS DE DÉLÉGUÉS

A LA SÉCURITÉ DES OUVRIERS MINEURS.

DÉSIGNATION de la mine, minière ou carrière	DÉSIGNATION de la circonscription	DATE de l'élection	NOMBRE DES ÉLECTEURS		RÉSULTATS DE L'ÉLECTION		OBSERVATIONS
			inscrits	votants	1er tour (*)	2e tour (*)	
					Pierre . . . 202 Jacques . . 103 (*Ballottage*)	Pierre. . 100 élu Jacques. ...	

(*) Indiquer les noms des candidats, le nombre des votes qu'ils ont obtenus, les candidats élus [...] s'il y a ballottage, comme il est indiqué ci-dessus.

PERSONNEL

(N° 443)

Septembre 1893.

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

Décret du 30 *août* 1893. — Sont nommés Élèves-Ingénieurs de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1893, les Élèves de l'École Polytechnique dont les noms suivent :

MM. **Suquet** (Louis),
Bérangier (Marius),
Ninck (André),
Joyant (Édouard),
Guyot (Joseph),
Riboud (Paul),
Arnould (Marcel),
Lehaussois (Maurice),

MM. **Ourson** (Henri),
Ruffieux (René),
Garau (Marcel),
Conte (Léandre),
Bory (Pierre),
Lehouchu (Georges),
Sarazin (Gaston).

2° PROMOTION.

Décret du 1er *septembre* 1893. — M. **Doniol**, Inspecteur général de 2e classe, Directeur du Personnel et de la Comptabilité au Ministère des Travaux publics, est nommé Inspecteur général de 1re classe, pour prendre rang à dater du 13 septembre 1893.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 19 *septembre* 1893. — M. **Pavillier** (Georges), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire et maritime du département de la Corse et du service des chemins de

fer corses, est mis à la disposition du Gouvernement tunisien pour remplir les fonctions de Directeur général des Travaux publics de la régence, en remplacement de M. **Michaud**, remis à la disposition de l'Administration.

M. **Pavillier** sera considéré comme étant en service détaché.

Arrêté du 19 septembre. — M. **Résal** (Eugène), Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service du Gouvernement tunisien, est mis à la disposition du Maire de la Ville de Lyon, pour être chargé de la direction de la voirie municipale de cette ville, en remplacement de M. **Clavenad**, remis à la disposition de l'Administration.

M. **Résal** sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Leclerc de Pulligny**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Marseille, du 1er arrondissement du service maritime du département des Bouches-du-Rhône et du 7e arrondissement du service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est mis à la disposition de M. le Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies, pour être attaché à l'Office du travail, en qualité de délégué.

M. **Leclerc de Pulligny** sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 30 août 1893. — M. **Chardard**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef adjoint du service de la voie, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Toulon**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité d'Ingénieur chef du service de l'entretien et de la voie, à la résidence de Paris.

Arrêté du 14 septembre. — M. **Liébeaux**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Nantes.

5° RETRAITE.

Date d'exécution.

M. **Guillemain**, Inspecteur général de 1re classe. 13 sept. 1893

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Décret du 1er septembre 1893. — M. **Gay**, Inspecteur général de 1re classe, chargé de la Direction du Personnel et de la Comptabilité au Ministère des Travaux publics, est nommé Directeur de l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Guillemain**.

Idem. — M. **Doniol**, Inspecteur général de 2e classe, chargé du 17e arrondissement d'Inspection générale, est nommé Directeur du Personnel et de la Comptabilité au Ministère des Travaux publics, en remplacement de M. **Gay**.

Décision du 5 septembre. — M. **Roth** (Guillaume), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur, chargé, à la résidence de Toul, du 2e arrondissement du service du canal de la Marne au Rhin, est chargé, en outre, de l'intérim du 1er arrondissement du même service, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Adamistre**, décédé.

Décret du 7 septembre. — M. **Metzger** (Charles), Ingénieur en Chef de 1re classe, Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics, est nommé Conseiller d'État au service extraordinaire, en remplacement de M. **Gay**.

Décision du 12 septembre. — M. **Doniol**, Inspecteur général de 1re classe, nommé Directeur du Personnel et de la Comptabilité au Ministère des Travaux publics par décret du 1er septembre, reste chargé de la 17e Inspection générale jusqu'à la désignation de son successeur.

Arrêté du 12 septembre. — M. **La Rivière**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé, à la résidence de Bar-le-Duc, du service ordinaire du département de la Meuse et d'un service de chemins de fer, est chargé du service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais et de la 1re section du service du canal du Nord sur Paris, en remplacement de M. **Peslin**, décédé.

La résidence de M. **La Rivière** est fixée à Lille.

Idem. — M. **Küss** (Charles), Ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Bar-le-Duc, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département de la Meuse et attaché, en outre, à divers services de chemins de fer, est chargé, à la même résidence, du service ordinaire du département de la Meuse et

du service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Vitry-le-François à Lérouville et de Brienne à Sorcy, en remplacement de M. **La Rivière.**

M. **Küss** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 14 septembre. — La ligne de Gouttières à Létrade (Contrôle d'études et travaux), confiée à M. **de Préaudeau**, Ingénieur en Chef de 1re classe, à Paris, est réunie aux attributions de M. **Daigremont**, Ingénieur en Chef de 1re classe, à Tours.

Arrêté du 19 septembre. — M. **Michaud** (Paul), Ingénieur en Chef de 1re classe, détaché auprès du Gouvernement tunisien, en qualité de Directeur général des Travaux publics de la Régence et remis à la disposition de l'Administration, est chargé du service ordinaire et maritime du département de la Corse et du service des chemins de fer corses, en remplacement de M. **Pavillier.**

Idem. — M. **Dupont**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, à la résidence de Rouen, du 4e arrondissement du service de la 3e section de la navigation de la Seine, est attaché, en outre, à la 4e section du même service.

Idem. — M. **Cordier** (Gabriel), Ingénieur ordinaire de 3e classe, détaché au service du port militaire de Toulon, est chargé, à la résidence de Marseille, du 1er arrondissement du service maritime du département des Bouches-du-Rhône et du 7e arrondissement du service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de M. **Leclerc de Pulligny**, mis à la disposition de M. le Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies.

Arrêté du 20 septembre. — Le service du nivellement général de la France est placé sous la direction de l'Inspecteur Général Directeur de l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Arrêté du 23 septembre. — M. **Guillain**, Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Président de la Commission des routes nationales, en remplacement de M. **Guillemain**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

1er *août* 1893. — M. **Danloup** (Léon), Commis, Concours de 1885, n° 10, Seine, service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est.

Idem. — M. **Gourguechon** (Eugène), Commis, Concours de 1885, n° 60, Seine, service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer du Nord.

Idem. — M. **Rentchler** (Eugène), Commis, Concours de 1885, n° 68, Ain, service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

25 *août.* — M. **Vaissier** (Jean), Commis, Concours de 1885, n° 5, Puy-de-Dôme, service des études et travaux des chemins de fer de Saint-Éloi à Pauniat.

Idem. — M. **Canavy** (Lucien), Commis, Concours de 1885, n° 53, Aude, service ordinaire.

31 *août.* — M. **Rault** (Auguste), Commis, Concours de 1885, n° 8, Côtes-du-Nord, service ordinaire.

12 *septembre.* — M. **Batifoulié**, Commis, Concours de 1885, n° 40, service municipal de la Ville de Bordeaux.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

26 *août* 1893. — M. **Nourisson** (Benoît), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires de famille, est remis en activité et autorisé à entrer au service vicinal du département du Puy-de-Dôme.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

2 *septembre.* — M. **Giboin** (Auguste), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département des Basses-Alpes, au service des études du chemin de fer de Saint-André à Barcelonnette, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être

employé au service de l'hydraulique agricole dans le département du Var.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉ.

25 *août* 1893. — M. **Prost** (André), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

26 *août* 1893. — M. **Oswalt** (Émile), Conducteur de 4ᵉ classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer économiques du Nord, à la résidence de Boulogne-sur-Mer.

16 *septembre*. — M. **Castillon** (Louis), Conducteur de 3ᵉ classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer, en qualité d'Ingénieur, au service d'une société de constructions mécaniques dont le siège est à Paris.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Koerner** (Jules), Conducteur de 3ᵉ classe, en retrait d'emploi	3 oct. 1893
M. **Alesandri** (Charles), Conducteur de 4ᵉ classe, en congé illimité	26 nov. 1893

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Bourdeau** (Alexandre), Conducteur de 2ᵉ classe, Charente-Inférieure, service de la navigation de la Sèvre-Niortaise	10 août 1893
M. **Vallière** (Charles), Conducteur de 4ᵉ classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est (activité)	14 août 1893
M. **Adamistre** (Germain), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, Meuse, service du canal de la Marne au Rhin	18 août 1893
M. **Couturier** (Paul), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, Doubs, service ordinaire	20 août 1893
M. **Leluc** (Prosper), Conducteur principal, Loiret, service ordinaire	14 sept. 1893

7° DÉCISIONS DIVERSES.

1er *août* 1893. — M. **Hugot** (Augustin), Conducteur principal, en congé renouvelable au service de la construction des chemins de fer de la République argentine, est remis en activité et attaché, dans le département de la Somme, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Nord.

Idem. — M. **Nicolas** (Étienne), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Ville d'Alais, est remis en activité et attaché, dans le département de l'Hérault, au service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Idem. — M. **Couillard** (Édouard), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable à Paris, est remis en activité et attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle central des chemins de fer de l'Est.

Idem. — M. **Pestre** (Paul), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la construction des chemins de fer de la République argentine, est remis en activité et attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

25 *août.* — M. **Marquetty** (Ernest), Conducteur de 3e classe, détaché au service du Gouvernement de l'Uruguay, est attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

Idem. — M. **Billette** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Tours à Sargé, passe dans le département d'Indre-et-Loire, même service.

Idem. — M. **Dufal** (Hyppolite), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénienr en Chef **Daigremont**, passe dans le département de l'Allier, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Eloi à Pauniat.

26 *août.* — M. **Daudet** (Samuel), Conducteur de 3e classe, détaché au service vicinal du département de l'Hérault, est attaché au service des études et travaux du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, même département.

Idem. — M. **Monges** (Antoine), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département des Basses-Alpes, au service ordinaire et au service des études et travaux du chemin de fer de Digne à

Saint-André, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Puget-Théniers, même département.

26 *août*. — M. **Libeyre** (Jean), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, passe dans le département des Basses-Alpes, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Puget-Théniers.

Idem. — M. **Audibert** (Célestin), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché, dans le département des Alpes-Maritimes, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Nice, passe au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, même département.

Idem. — M. **Michel** (Hector), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché, dans le département du Rhône, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne par ou près Givors, passe dans le département de la Haute-Savoie, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Idem. — M. **Chounet** (Joseph), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, passe dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan.

31 *août*. — M. **Génin** (Jules), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché, dans le département de la Meuse, au service du canal de la Marne au Rhin, passe dans le département de Meurthe-et-Moselle, même service.

Idem. — MM. **Person** (Henri), Conducteur de 1ʳᵉ classe, **Meau** (Célestin), Conducteur de 2ᵉ classe, et **Jeanty** (Henry), Conducteur de 3ᵉ classe, attachés, dans le département de la Meuse, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Brienne à Sorcy, passent au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Vitry-le-François à Lérouville (même département).

1ᵉʳ *septembre*. — M. **Canon** (Arthur), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché, dans le département des Ardennes, au service du canal des Ardennes, passe au service ordinaire du département de l'Aisne.

Idem. — M. **Lambert** (Henri), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département du Nord, passe au service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer du Nord, même département.

Idem. — Est rapportée la disposition de l'arrêté du 1ᵉʳ août 1893, par laquelle M. **Dorat** (Alfred), Conducteur de 2ᵉ classe,

attaché, dans le département de la Vienne, au service du Contrôle des chemins de fer de l'État et d'Orléans, a été nommé Contrôleur-comptable de 3e classe.

M. **Dorat** est maintenu, sur sa demande, dans le grade de Conducteur de 2e classe et attaché, dans le département de la Vienne, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans.

2 *septembre*. — M. **Chevallier** (Alphonse), Conducteur de 3e classe, Élève-externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est attaché, dans le département de l'Oise, au service de la navigation entre la Belgique et Paris.

Idem. — M. **Allegret** (René), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Argenteuil à Mantes, passe au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Ouest, même département.

Il reste d'ailleurs attaché au service de la ligne d'Argenteuil à Mantes.

4 *septembre*. — M. **Allovon** (Eugène), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché, dans le département de la Drôme, au service de la navigation du Rhône.

Idem. — Est rapportée la disposition de l'arrêté du 1er août 1893 par laquelle M. **Valois** (Émile), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Vienne, a été nommé Contrôleur comptable de 3e classe.

M. **Valois** est maintenu, sur sa demande, dans l'emploi de Conducteur de 2e classe qu'il occupait au service ordinaire du département de la Vienne.

Idem. — M. **Grousson** (Pierre), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, passe au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure.

6 *septembre*. — M. **Thébaud**, Conducteur principal, attaché, dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle des chemins de fer de l'État, passe au service du Contrôle de l'exploitation et de la traction du même réseau, même département.

9 *septembre*. — M. **Blanche** (François), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Seine et nommé Inspecteur principal du service des eaux de Versailles, Marly, Meudon et Saint-Cloud, cesse de faire partie du Personnel des Conducteurs des Ponts et Chaussées.

14 *septembre.* — M. **Andron** (Patrice), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, est attaché, en outre, au service maritime du même département.

Idem. — M. **Ganivet** (Auguste), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche, passe, dans le département d'Eure-et-Loir, au service des études et travaux du chemin de fer de La Loupe à Brou.

Idem. — M. **Verpeaux** (Henri), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de Bourgogne, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Épinac à Velars.

Idem. — M. **Mutin** (Lucien), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Côte-d'Or, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Épinac à Velars.

Idem. — MM. **Bardin** (Étienne) et **Henry** (Théodore), Conducteurs de 2e classe, attachés, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passent dans le département de l'Hérault, même service.

19 *septembre.* — M. **Py** (Alexis), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes, même département.

20 *septembre.* — M. **Aubert** (Henry), Conducteur de 3e classe, Élève-externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est attaché, dans le département des Basses-Alpes, au service des études du chemin de fer de Saint-André à Barcelonnette.

Idem. — M. **Vinay** (Laurent), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Lozère, passe dans le département des Basses-Alpes, au service ordinaire et au service des études du chemin de fer de Saint-André à Barcelonnette.

21 *septembre.* — M. **Croixmarie** (Alphonse), Conducteur de 4e classe, détaché au service du Gouvernement de l'Uruguay, est attaché, dans le département de la Seine, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. — C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 444)

[10 août 1893]

Loi ayant pour objet d'approuver une convention passée entre l'État et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la concession à cette compagnie du chemin de fer d'Orange au Buis-les-Baronnies, par ou près Malaucène, et de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la section dudit chemin de fer comprise entre Orange et Vaison.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 29 juin 1893, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ladite convention ayant pour objet de concéder à cette compagnie un chemin de fer d'Orange au Buis-les-Baronnies, par ou près Malaucène, en remplacement du chemin de fer de Vaison à Orange, concédé à la même compagnie, à titre éventuel, par la loi du 2 août 1886.

Art. 2. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la section du chemin de fer d'Orange au Buis-les-Baronnies comprise entre Orange et Vaison.

Art. 3. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui ont été ou qui seront offertes par les départements, les communes ou les propriétaires intéressés.

Art. 4. — Tout traité passé par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, soit pour la construction, soit pour l'exploitation de la ligne dont il s'agit, ne pourra

être exécuté qu'après avoir été approuvé par décret délibéré en conseil d'État.

Art. 5. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi, ainsi que de celles à soumettre à l'approbation du gouvernement en exécution de l'article précédent, ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1893 et le 29 juin,

Entre le ministre des travaux publics agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme, établie à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ladite compagnie représentée par M. E. Caillaux, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibérations du conseil d'administration en date des 24 mars et 14 avril 1893 et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans le délai d'un an au plus tard, à dater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui accepte, un chemin de fer d'Orange au Buis par ou près Malaucène, en remplacement du chemin de fer de Vaison à Orange qui avait été concédé à ladite compagnie par la loi du 2 août 1886.

La concession est faite à titre définitif pour la partie comprise entre Orange et Vaison, à titre éventuel et sous réserve de la déclaration d'utilité publique à intervenir pour la partie comprise entre Vaison et le Buis, par ou près Malaucène.

Art. 2. — Il sera, en ce qui concerne le chemin de fer d'Orange au Buis par ou près Malaucène, apporté au cahier des charges, lois, décrets, arrêtés et conventions qui régissent l'ensemble des concessions de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, les dérogations ci-après :

Le chemin de fer sera établi avec une largeur de voie d'un mètre entre les bords intérieurs des rails.

Le ministre des travaux publics pourra décider, la compagnie entendue, que les terrains seront acquis et que les souterrains et les ouvrages d'art seront exécutés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de voies d'évitement.

La compagnie pourra être autorisée à poser la voie en empruntant les accotements des routes et chemins publics.

La largeur des accotements du chemin de fer, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 70 centimètres. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 80 mètres; un alignement de 40 mètres au moins de longueur sera ménagé entre deux courbes consécutives lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. En raison de circonstances exceptionnelles, le rayon des courbes pourra être abaissé au-dessous de la limite ci-dessus et la longueur des alignements entre courbes de sens inverse descendre au-dessous de 40 mètres sur certains points spéciaux déterminés par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue,

Le maximum de l'inclinaison des pentes et des rampes est fixé à 30 millimètres par mètre. Une partie horizontale de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire de manière à verser les eaux au même point.

Tous ces chiffres pourront être modifiés sur certains points où l'administration le reconnaîtrait nécessaire, la compagnie entendue, pour éviter des dépenses exceptionnelles.

Les gares, stations, dépôts et autres installations accessoires seront établis d'après les types en usage sur les chemins de fer à voie étroite.

La largeur, entre parapets, des viaducs sur les routes, chemins et cours d'eau, l'ouverture entre les culées des ponts sur le chemin de fer, la largeur entre les piédroits des souterrains pourront être réduites à 4^{m},20, sauf sur les parties construites à deux voies, où elles seront de 7^{m},50.

La distance ménagée au-dessus des rails extérieurs de la voie pour le passage des trains sera réduite à 4^{m},30 sous les ponts à poutres droites, à 4^{m},50 sous les ponts en arc et à 5 mètres sous les tunnels.

A moins de circonstances spéciales dont l'appréciation appartiendra au ministre des travaux publics, les croisements à niveau seront autorisés pour toutes les voies de terre publiques ou privées.

Le poids des rails pourra être réduit à 22 kilogrammes par mètre courant; ce poids sera porté à 25 kilogrammes sur les sections comportant des inclinaisons de 0^{m},030.

Les machines locomotives, les voitures de voyageurs et les wagons seront établis dans les conditions économiques en usage sur les chemins de fer à voie étroite.

Le nombre des classes de voitures à voyageurs pourra, si la compagnie en fait la demande, être réduit à deux, dont une correspondant à la 3e classe.

Le nombre des trains que l'administration supérieure pourra exiger de la compagnie sera limité à deux dans chaque sens, aussi longtemps que les recettes ne justifieront pas un nombre plus élevé, d'après les bases fixées par l'article 14 de la convention du 26 mai 1883, annexée à la loi du 20 novembre suivant. Toutefois, l'administration pourra toujours exiger la mise en marche d'un troisième train dans chaque sens les jours de foire et de marché.

Les tarifs applicables sur l'ensemble des lignes à voie normale exploitées

par la compagnie le seront également sur la ligne à voie étroite faisant l'objet de la présente convention.

Il ne sera perçu ni droit de transbordement, ni droit de transmission au point de transit pour les relations des gares ou stations de la ligne à voie étroite avec les autres gares ou stations du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée.

La compagnie ne sera pas tenue de faire, aux stations de la ligne concédée par la présente convention soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondrait, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires des marchandises qui lui seront confiées.

Le service de la poste ne pourra disposer, à titre gratuit, que des trains de voyageurs ou mixtes, circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, et, dans chacun de ces trains, que d'un ou deux compartiments de 2e classe ou d'un espace équivalent.

La compagnie devra faire assurer gratuitement par ses agents la présentation aux trains de boîtes mobiles qui viendraient à être installées dans les gares où il n'y aura pas d'agent du service des postes.

Art. 3. — L'infrastructure et la superstructure ainsi que les travaux d'agrandissement et de modification de la gare d'Orange, seront exécutés par la compagnie pour le compte de l'État, conformément aux dispositions de l'article 6 de la convention du 26 mai 1883. Il en sera de même de l'établissement d'ateliers destinés à assurer les réparations du matériel roulant, étant entendu que les dispositions de ces ateliers seront aussi réduites que possible.

La contribution de la compagnie aux dépenses de superstructure sera réduite à 12.500 francs par kilomètre; ne sont pas comprises dans les longueurs auxquelles la compagnie devra contribuer les parties à emprunter aux lignes à voie normale, même lorsqu'il y sera posé des rails supplémentaires aux abords des gares de jonction ou de formation des trains.

Les délais prévus pour la production des plans parcellaires dans les conditions de l'article 9 de la convention du 26 mai 1883 sont fixés à un an, à partir de l'approbation du projet de tracé et de terrassements.

Le délai d'exécution de la ligne mentionnée à l'article 1er de la présente convention sera réduit à quatre ans, à partir du jour où le ministre des travaux publics aura approuvé l'ensemble des plans parcellaires.

Ne sera pas compté, dans la supputation des détails, le temps pendant lequel les divers projets que la compagnie doit fournir resteront entre les mains de l'administration, non plus que le temps que pourront exiger les approbations ou décisions ministérielles à intervenir.

Art. 4. — La compagnie est autorisée à conclure soit pour la construction, soit pour l'exploitation totale ou partielle de la ligne désignée à l'article 1er, des traités qui devront être soumis à l'approbation du ministre des travaux publics.

Art. 5. — Toutes les dispositions de la convention approuvée par la loi du 20 novembre 1883, auxquelles il n'est pas dérogé par la présente convention, sont applicables à la ligne d'Orange au Buis par ou près Malaucène.

Les recettes et les dépenses de l'exploitation de ladite ligne, y compris les

allocations qui pourraient être payées aux sociétés exploitantes, en vertu de traités approuvés par le ministre des travaux publics, seront comprises dans le compte prévu à l'article 10 de cette convention. Toutes les dépenses et avances faites par la compagnie pour la construction, déduction faite des sommes remboursées par l'État, seront portées au compte de premier établissement et donneront lieu aux prélèvements prévus par les articles 11 et 13 de ladite convention.

Art. 6. — La présente convention et toutes celles à soumettre à l'approbation du Gouvernement, conformément aux dispositions de l'article 4, pour assurer la construction ou l'exploitation de la ligne à voie étroite qui en fait l'objet, seront enregistrées au droit fixe de 3 francs.

Lu et approuvé : E. CAILLAUX.

Lu et approuvé : F.-J. VIETTE.

DÉCRETS

(N° 445)

[28 août 1893]

Décret autorisant l'établissement, dans le département du Nord, d'une ligne de tramways entre Saint-Amand et Hellemmes.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics.

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramways desservie par des locomotives et destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Saint-Amand et Hellemmes.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de quatre ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Nord est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de ce tramway, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 3. — Pour l'application des articles 36 et 39 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement de la ligne de tramway dont il s'agit est fixé à 53.000 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder 32 kilomètres et y compris les frais de constitution du capital-actions et d'émission des obligations, qui ne pourront dépasser un maximum de 5 p. 100 du capital réellement dépensé.

Les frais d'exploitation ne pourront dépasser le maximum

kilométrique donné par la formule $F = 1.300 + \frac{R}{2}$, où R représente la recette brute, impôts déduits.

Le taux de l'intérêt garanti ne dépassera pas 4f,40 p. 100, amortissement compris.

Le maximum de la charge annuelle pouvant résulter pour le Trésor des dispositions qui précèdent est fixé à la somme de 23.680 francs.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, le 10 novembre 1892, entre le préfet du Nord, agissant au nom du département, d'une part, et la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord, d'autre part, pour la construction et l'exploitation du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, le cahier des charges y annexé et le plan d'ensemble mentionné à l'article 1er ci-dessus resteront annexés au présent décret.

Art. 5. — Il est interdit à la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes dont elle est concessionnaire ou rétrocessionnaire, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1892, le 10 novembre,

Entre les soussignés :

M. Vel-Durand, préfet du département du Nord, agissant au nom et pour compte dudit département en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways ;

3° Du décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique et approuvant le cahier des charges type ;

4° Du règlement d'administration publique en date du 20 mars 1882 ;

5° Des délibérations du conseil général, en date des 28 août 1891 et 24 août 1892 ;

D'une part ;

Et MM. Edmond Caze et Édouard Empain, président et membre du conseil d'administration de la Société anonyme des chemins de fer économiques du

Nord, agissant au nom de ladite compagnie, en vertu de la délibération du conseil d'administration, en date du 21 mai 1892,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du Nord concède à la Société des chemins de fer économiques du Nord, dont le siège est à Anzin (Nord), la construction et l'exploitation, pour une durée de 60 ans, du tramway à voie unique de 1 mètre de largeur de Saint-Amand à Hellemmes par Lecelles, Rumegies, Mouchin, Bachy, Cysoing, Bouvines, Sainghin et Lezennes, conformément aux avant-projets qui ont servi de base aux enquêtes d'utilité publique et aux projets définitifs à approuver ultérieurement.

Art. 2. — La Société des chemins de fer économiques du Nord exécutera et exploitera le tramway qui fait l'objet de la présente convention en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

La Société déclare d'ailleurs accepter les réserves formulées par la commission mixte des travaux publics, dans son avis en date du 20 juillet 1892, approuvé par MM. les Ministres des travaux publics et de la guerre.

Art. 3. — En cas d'insuffisance du produit brut annuel (impôts déduits) de la ligne pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt à 4f,40 p. 100 par an (amortissement compris) du capital de premier établissement, tel qu'il est fixé ci-après, le départemant s'engage à subvenir au payement de cette insuffisance, tant à l'aide de ses ressources propres ou des subventions communales ou particulières qu'à l'aide de la subvention de l'État telle qu'elle est définie par les articles 36 et 37 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 4. — Quelle que soit l'insuffisance, la compagnie concessionnaire ne pourra prétendre recevoir du département, indépendamment de l'intervention de l'État, des communes et des particuliers, une somme annuelle supérieure à 740 francs par kilomètre.

Le payement des subventions, quelles qu'elles soient, sera d'ailleurs subordonné aux restrictions prévues par les deux derniers paragraphes de l'article 36 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — Lorsque les avances faites par l'État et le département auront été remboursées, conformément aux dispositions de l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, l'État et le département continueront à participer aux bénéfices nets; mais ils n'y participeront qu'à raison de 10 p. 100 chacun du surplus défini audit article 15.

Art. 6. — Pour les calculs auxquels donneront lieu les dispositions ci-dessus et l'application de la loi du 11 juin 1880, il est entendu :

1° Que le capital de premier établissement est limité à un maximum de 53.000 francs par kilomètre;

2° Que ce sera le montant effectif de ce capital de premier établissement qui servira au calcul de l'intérêt garanti à 4f,40 p. 100, amortissement compris, si ce montant effectif est égal ou inférieur au maximum fixé ci-dessus à 53.000 francs par kilomètre;

3° Que le montant effectif à compter comme formant le capital de premier établissement comprend :

A. — Les acquisitions de terrains, l'établissement (infrastructure et superstructure) de la ligne et de ses dépendances, y compris le raccordement aux gares de voyageurs et de marchandises à Saint-Amand, Bachy, Cysoing et Hellemmes, du chemin de fer du Nord, le matériel fixe et le mobilier des gares et stations, l'outillage des ateliers de réparations et le matériel roulant primitif;

B. — Les frais généraux d'études, de direction, de personnel, de surveillance des travaux et faux frais de toute nature fixés à un maximum de 2.500 francs par kilomètre;

C. — L'intérêt des capitaux engagés pendant la construction, fixé à 4f,40 p. 100 des dépenses spécifiées au paragraphe A;

D. — Les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations, qui sont fixées à un maximum de 5 p. 100 du capital réellement dépensé;

E. — Et, éventuellement, les insuffisances de recettes résultant de l'exploitation partielle des sections qui seraient ouvertes pendant la période de construction;

4° Que les frais d'entretien et d'exploitation par an seront comptés à leur montant réel sans pouvoir dépasser un maximum fixé par kilomètre à 1.300 fr., augmentés de la moitié de la recette brute, impôts déduits $\left(1.300 + \frac{R}{2}\right)$, pour service comportant au minimum par jour et dans chaque sens :

Trois trains, tant que la recette brute par kilomètre et par an ne dépassera pas 4.500 francs;

Quatre trains, pour des recettes brutes, par kilomètre et par an, comprises entre 4.500 et 6.000 francs,

Et ainsi de suite, à raison d'un train en sus pour chaque augmentation de recette brute par kilomètre et par an, de 1.500 francs.

Toutefois, si les dépenses réelles d'entretien et d'exploitation sont inférieures au maximum ci-dessus stipulé, elles seront augmentées de la moitié de la différence à titre de prime d'économie.

Le préfet pourra, la compagnie concessionnaire entendue et avec l'adhésion de M. le Ministre des travaux publics, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu par les alinéas précédents; en ce cas, il sera ajouté à la formule $1.300 + \frac{R}{2}$, pour constituer le maximum, une somme de 70 centimes par chaque train-kilomètre ainsi imposé.

En aucun cas, la compagnie concessionnaire ne sera tenue d'établir plus de dix trains par jour dans chaque sens.

5° Que la longueur de la ligne sera déterminée par un chaînage continu, ayant pour extrémités les axes des bureaux à marchandises à établir par le rétrocessionnaire aux gares de Saint-Amand et d'Hellemmes, du chemin de fer du Nord, mais sous la réserve expresse que les chiffres indiqués ci-dessus pour le calcul des subventions et du capital de premier établissement en pourront être appliqués à une longueur supérieure à 32 kilomètres.

Art. 7. — Toutefois, postérieurement à la clôture du compte de premier

établissement, qui doit être clos quatre ans plus tard après la mise en exploitation de la ligne entière, en vertu de l'article 2 du décret du 20 mars 1882, il pourra être ouvert un compte complémentaire de premier établissement pour les dépenses telles que création de gares nouvelles, agrandissements de gares, pose de secondes voies ou de voies de garage, acquisition de matériel roulant pour service de trains supplémentaires imposés par le département, qui seraient faites par la compagnie concessionnaire, en vertu d'une autorisation spéciale et préalable du Ministre des travaux publics.

Le total s'en ajouterait, au fur et à mesure, au capital de premier établissement primitivement arrêté pour le calcul de la subvention annuelle en vertu de l'article 3 ci-dessus et pour le calcul du remboursement des avances faites par l'État et le département en vertu de l'article 5 ci-dessus, mais sans que le total général de ces deux comptes de premier établissement primitif et complémentaire puisse dépasser le maximum de 53.000 francs par kilomètre.

La stipulation de l'article 4, qui fixe à 740 francs le maximum de la subvention par kilomètre et par an, n'en serait pas moins maintenue.

Art. 8. — La subvention annuelle du département sera payée sur la production par la Société concessionnaire des pièces justificatives à dresser dans les formes déterminées par le décret du 20 mars 1882.

L'avance prévue par l'article 9 dudit décret sera versée par le département dans les deux mois qui suivront la fixation de ladite avance par le Ministre des travaux publics.

En cas de retard apporté par l'État dans le payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 9. — La ligne pourra être divisée, d'accord avec le département, en plusieurs sections qui seraient successivement ouvertes à l'exploitation, sous la réserve que le délai fixé par l'article 2 du cahier des charges pour l'ouverture sur la longueur totale de la ligne ne sera pas dépassé.

Art. 10. — Les matériaux de construction de la ligne et le matériel roulant seront de provenance française, le personnel de l'exploitation sera de nationalité française, sauf les dispenses à accorder par le préfet dans certains cas particuliers.

Art. 11. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par un décret et que l'État aura pris l'engagement de concourir au payement de la garantie jusqu'à concurrence des maxima déterminés par l'article 36 de la loi du 11 juin 1880.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 2 septembre 1893.

(N° 446)

[7 septembre 1893]

Décret autorisant les travaux de construction d'une jetée-embarcadère à la pointe de la Fenêtre, au port de la Houle-sous-Cancale.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont autorisés les travaux de construction d'une jetée-embarcadère à la pointe de la Fenêtre dans le port de la Houle-sous-Cancale, conformément aux dispositions générales du projet ci-dessus visé, des 23 février-4 mars 1893.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 250.000 francs, sera imputée sur les fonds annuellement inscrits à la 2e section du budget du département des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

. . . .

(N° 447)

[18 octobre 1893]

Décret portant déclaration d'utilité publique pour l'établissement de voies ferrées destinées à desservir les quais du port de Granville.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des voies ferrées destinées à desservir les quais du port de Granville, suivant les dispositions générales du plan susvisé, du 6 avril 1891.

Art. 2. — Est approuvée la convention passée, le 18 octobre

1893, entre le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour la concession des voies ferrées dont il s'agit.

Cette convention, ainsi que le cahier des charges et le plan général ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

. . . .

CONVENTION.

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en Conseil d'État,

D'une part;

Et la Société anonyme, établie à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer de l'Ouest, ladite compagnie représentée par MM. J. Delarbre, vice-président, et Ed. Joubert, membre du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite Société, à Paris, rue de Rome, n° 20, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 5 octobre 1893, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an,

D'autre part;

A été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le Ministre des travaux publics concède au nom de l'État, à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui accepte cette concession, les voies ferrées établies ou à établir pour transporter entre la gare et les quais du port de Granville, à l'aide soit de locomotives, soit de chevaux, au gré de la compagnie concessionnaire, les marchandises par wagon complet en provenance ou à destination du réseau de ladite compagnie de l'Ouest après ou avant leur transport sur le chemin de fer.

Cette concession est faite aux clauses et conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Les travaux nécessaires à l'établissement des voies ferrées dont il s'agit ayant le caractère des travaux complémentaires que la compagnie de l'Ouest peut être autorisée à exécuter en vertu de la convention du 17 juillet 1883, approuvée par la loi du 20 novembre 1883, les dépenses qui seront faites pour leur établissement et leur exploitation, ainsi que les recettes qui en proviendront, seront comprises dans les comptes de la compagnie et l'imputation en sera faite conformément aux dispositions desdites conventions.

Art. 3. — Les frais d'enregistrement de la présente convention seront supportés par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

. . . .

CAHIER DES CHARGES (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1888, p. 541, et *Journal officiel* du 28 octobre.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 448)

[9 décembre 1892]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — Terrains clos. — Exemption. — (Sieur Joly.)

Un terrain en nature de prairie, séparé de la maison d'habitation par différentes parcelles, entourées chacune d'une clôture distincte, ne peut pas profiter de l'exemption établie en faveur des terrains clos et attenant à une habitation (*).

Considérant qu'en vertu de l'arrêt du Conseil du 7 septembre 1755, l'occupation temporaire pour l'exécution de travaux publics ne peut porter sur les lieux entourés de murs ou autres clôtures équivalentes suivant les usages du pays ; mais que l'exception stipulée en faveur des lieux fermés ne peut, d'après l'arrêt du Conseil du 20 mars 1780, s'entendre que des cours, jardins, vergers et autres possessions de ce genre attenant aux habitations ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si le terrain dont l'occupation temporaire a été autorisée par le préfet dépend d'un domaine qui comprend une maison d'habitation, ce terrain, qui est en nature de prairie, se trouve séparé de la maison par différentes parcelles, entourées chacune d'une clôture distincte ; que, dans ces circonstances, le requérant n'était pas fondé à soutenir que sa propriété se trouvait dans l'un des cas d'exemption établis en faveur des terrains clos et attenant à une habitation par les arrêts du Conseil précités de 1755 et de 1780 ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation du sieur Joly... (Rejet.)

(*) Rapp., 8 août 1872, Ledoux, *Ann.* 1874, p. 80.

(N° 449)

[9 décembre 1892]

Travaux publics. — Dommages aux propriétés. — Accès des immeubles rendu plus difficile. — (Ministre des travaux publics contre demoiselle Bardon, sieurs Droit et autres.)

Chemins particuliers d'exploitation de propriétés et de carrières supprimés ou déplacés, lors de la construction d'une ligne de chemin de fer. Conditions d'exploitation et accès directs des immeubles modifiés d'une manière préjudiciable à leurs propriétaires. Indemnité allouée.

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport des experts que, lors de la construction de la ligne de chemin de fer de Limoges à Brive, divers chemins particuliers d'exploitation des propriétés et carrières des sieurs Droit et autres ont été supprimés ou déplacés ; que par suite, les conditions d'exploitation et les accès directs de ces immeubles ont été modifiés d'une manière préjudiciable à leurs propriétaires; que ces dommages sont de nature à ouvrir droit à indemnité en faveur de ces derniers et que le ministre ne justifie pas que le tiers expert en ait fait une évaluation exagérée en fixant à 1.060 francs, 200 francs, 770 francs, 400 francs et 1.250 francs les sommes respectivement dues à la demoiselle Bardon et au sieur Droit, au sieur Fronty, au sieur Lascaux, au sieur Malivert et au sieur Malagnoux ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné l'État à leur payer lesdites sommes ;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts : . . . .

(Rejet avec dépens. Intérêts alloués à partir du 28 novembre 1891. Rejet des conclusions des sieurs Malivert et autres à fin d'intérêts des intérêts.)

(N° 450)

[9 décembre 1892]

Voirie (Grande). — Chemin de fer d'intérêt local ; département. — Cahier des charges. — Travaux d'agrandissement des gares

prescrits après la réception définitive de la ligne. — Dépenses portées au compte de premier établissement. — (Département des Bouches-du-Rhône contre Compagnie des chemins de fer régionaux.)

Décidé que les travaux d'agrandissement ordonnés par le préfet des Bouches-du-Rhône rentraient dans la catégorie des travaux qui, d'après le cahier des charges, ne pouvaient être ordonnés qu'après entente entre le département et le concessionnaire. Décidé, en conséquence, que les dépenses de ces travaux devaient être comprises dans les frais de premier établissement.

CONSIDÉRANT qu'il a été procédé, le 10 décembre 1887, à la réception définitive de la ligne de Barbentane à Orgon, et notamment à celle des bâtiments des voyageurs, des halles à marchandises et des quais découverts des stations de Châteaurenard et de Noves et que ces ouvrages ont été reconnus et déclarés, par la commission de réception, conformes aux projets régulièrement approuvés ; que si, au cours de l'exploitation, le préfet des Bouches-du-Rhône a, par arrêté du 24 mai 1889, prescrit à la compagnie d'augmenter la longueur des voies et des quais pour le chargement et le déchargement des wagons et la surface des quais couverts des gares de Châteaurenard et de Noves, ces agrandissements qui n'étaient compris, ni dans les prévisions du projet primitif dont le montant avait été fixé à forfait par l'article 6 de la convention du 23 mai 1883, ni dans les ouvrages additionnels que le département s'était réservé le droit d'imposer au concessionnaire, rentraient dans la catégorie des travaux qui, d'après l'article 9 du cahier des charges, ne pouvaient être décidés qu'après entente entre le département et le concessionnaire et en vue desquels la clause de l'article 7 de la convention du 23 mai 1883 avait été stipulée ; que le département des Bouches-du-Rhône qui les a imposés à la compagnie, en dehors des conditions prévues par l'article 9 précité, n'est pas fondé, dès lors, à demander qu'ils soient laissés à la charge de cette dernière, comme si elle les avait exécutés de sa propre initiative et pour faciliter son exploitation ; qu'il suit de là que les dépenses afférentes aux agrandissements en litige doivent être imputées sur la somme prévue par l'article 7 ci-dessus pour l'augmentation éventuelle du capital de premier établissement, et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que la Compagnie des chemins de fer régionaux ne pouvait être contrainte d'exécuter à ses frais les travaux dont s'agit ;

Sur les conclusions de la compagnie des chemins de fer régionaux à fins d'intérêts :

Considérant que le rejet de la requête du département devant avoir pour effet l'imputation au compte de premier établissement, à la date où la compagnie en a fait l'avance, des sommes par elle dépensées pour l'agrandissement des gares de Châteaurenard et de Noves, il sera ainsi fait droit à sa demande d'intérêts conformément à l'article 4 de la convention du 23 mai 1883... (Rejet avec dépens. Rejet des conclusions de ladite compagnie à fins d'intérêts.)

(N° 451)

[16 décembre 1892]

Expropriation. — Communes. — Chemins ruraux. — Délibération de la commission départementale. — Recours pour excès de pouvoir. — Recevabilité. — Jugement passé en force de chose jugée. — (Sieur Grados.)

Un propriétaire n'est pas recevable à déférer au Conseil d'État, pour excès de pouvoir, une décision par laquelle la commission départementale a reconnu un chemin comme rural et a déclaré d'utilité publique sa construction, — après qu'un jugement passé en force de chose jugée a prononcé l'expropriation (*).

Considérant que le recours du sieur Grados a pour objet d'obtenir l'annulation d'une délibération de la commission départementale de l'Aube qui a reconnu chemin rural le chemin dit d'Isle-Aumont au chemin de grande communication n° 24 et a déclaré d'utilité publique l'exécution des travaux ;

Considérant que, par un jugement en date du 24 juin 1891, le tribunal civil de Troyes a prononcé l'expropriation des terrains nécessaires à la construction du chemin dont s'agit ; que, par l'effet de ce jugement, l'expropriation a été définitivement consommée, et que, dès lors, la délibération susvisée qui a prononcé la déclaration d'utilité publique n'est plus susceptible d'être discutée par la voie contentieuse... (Rejet.)

(*) Rapp., 26 décembre 1873, Garret. *Arr. du C. d'Ét.*, p. 973 et les notes ; — 29 juillet 1892, commune de Chapois. Voir *suprà*, p. 664.

(N° 452)

[16 décembre 1892]

Travaux publics. — Communes. — Voies publiques coupées ou déviées par l'exécution d'un chemin de fer : voie nouvelle remise au maire sans l'assentiment du conseil municipl. — Entretien. — Dépense non obligatoire pour la commune. — Compétence. — (Commune de Salces contre Compagnie du Midi.)

Le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une demande en remboursement des dépenses d'entretien d'un chemin construit par une compagnie de chemin de fer et remis par elle au maire de la commune. Cette action se rattache à l'exécution de travaux publics.

Lorsqu'un chemin a été créé par une compagnie de chemin de fer, non pour rétablir les communications coupées par l'ouverture de la voie ferrée, mais pour faciliter l'accès de sa gare, l'entretien de cette voie nouvelle n'incombe pas à la commune par suite de la remise approuvée par le préfet que la compagnie en a faite au maire mais sans le consentement du conseil municipal. — Ce consentement est nécessaire pour faire entrer la voie dans le domaine public communal.

. . . .

SUR LE MOYEN OPPOSÉ *par la commune de Salces, et tiré de l'incompétence du conseil de préfecture :*

Considérant que la compagnie du Midi se fonde, pour réclamer à la commune le remboursement des sommes qu'elle a dépensées pour l'entretien du chemin litigieux, sur la remise de cette voie effectuée le 19 février 1872 entre les mains du maire et approuvée par le préfet le 3 avril suivant;

Considérant que cette remise constitue un contrat relatif à l'exécution des travaux publics et qu'en vertu de l'article 4, paragraphe 2, de la loi du 28 pluviôse an VIII, le conseil de préfecture était compétent pour se prononcer sur la validité et la portée de cette convention;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les communications entre Salces et Opoul coupées par la construction de la voie ferrée ont été rétablies, non pas comme le soutient la compa-

gnie, au moyen du chemin litigieux, mais par l'établissement du passage à niveau n° 411 et de la voie latérale exécutée de l'autre côté de la ligne; que la route dont l'entretien est réclamé à la commune constitue donc une voie nouvelle, créée pour assurer les accès de la gare de Salces; que, dans ces conditions, la remise qui en a été faite au maire de Salces, sans le consentement du conseil municipal, est irrégulière, et n'a pu avoir pour effet de faire entrer cette voie d'accès dans le domaine public municipal et d'en mettre l'entretien à la charge de la commune... (Arrêté annulé. La commune de Salces est déchargée des condamnations prononcées contre elle. Les dépens exposés par la commune de Salces seront supportés par la compagnie du Midi.)

(N° 453)

[16 décembre 1892.]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Couderc, Lamarre et Bénière (Expertise.)

Art. 28. — *La sécheresse exceptionnelle signalée en temps utile constitue un cas de force majeure donnant droit à l'indemnité au profit de l'entrepreneur* (*VII*).

Art. 29. — *Ouvrage imprévu. Prix nouveau. — La substitution, en cours d'exécution d'un viaduc en maçonnerie, à un simple mur de soutènement prévu au devis, constitue un ouvrage imprévu : dès lors, il y a lieu, non d'accorder une indemnité de ce chef, mais d'ordonner une expertise à l'effet de fixer un prix nouveau* (*III*).

Art. 33. — *Réduction en cours d'exécution de certaines natures d'ouvrages de plus du tiers par rapport aux prévisions du devis : indemnité due. Renvoi à l'expertise* (*VIII*); — *Augmentation de plus du tiers; pas de préjudice. Rejet* (*XVII*).

Art. 49. — *Intérêts : ils ne courent que trois mois après la réception définitive, encore bien qu'ils aient été demandés avant cette époque* (*XIX*).

Contradiction entre le cahier des charges et le bordereau. — Contestation sur l'application d'un prix du bordereau applica-

ble aux maçonneries. Renvoi à l'expertise pour déterminer si le travail a été exécuté conformément au bordereau (XVIII).

Dommages causés à l'entrepreneur. Travaux ralentis, ajournés et définitivement abandonnés; approvisionnements repris; indemnité due pour perte d'intérêts sur le cautionnement, et sur le capital engagé dans l'affaire, privation d'industrie, frais de personnel et autres faux-frais (V).

Matériaux rendus à pied-d'œuvre et employés par l'administration. Indemnité due (XI).

Procédure. — Ultrà petita. *Décision excédant les conclusions du demandeur; arrêté annulé (X).*

Conclusions prises avant l'achèvement des travaux, modifiées après leur achèvement : recevabilité (XIII).

Rabais. — Lorsque l'administration stipule que l'entrepreneur prendra en charge les matériaux par elle approvisionnés et qu'on en retiendra le prix à l'adjudicataire, le montant de cette retenue ne subit pas le rabais de l'adjudication (VI).

Lorsqu'un ouvrage non prévu au projet a été exécuté et que son prix peut être fixé au moyen des éléments du bordereau, le prix alloué est passible du rabais d'adjudication (XV).

Substitution dans les parements vus de moellons smillés aux moellons têtués (IX); — de moellons têtués aux moellons ordinaires prévus (X); — de briques de Toulouse aux briques prévues au devis (XIV); plus-values accordées.

Sujétions : indemnités allouées (I, II, XII, XIII, XIV, XV, XVI); — dans l'espèce, déblais de tranchées tombant sur une route nationale adjacente à la voie ferrée en cours d'exécution : nécessité de maintenir la sécurité de la circulation : indemnité allouée (*).

Travail compris dans un autre. — Les frais d'épuisement des eaux pluviales et des sources rencontrées dans les tranchées sont compris dans le prix des déblais (IV).

. . . .

I. SUR LES CONCLUSIONS *du ministre tendant à la suppression de l'indemnité allouée à raison des sujétions qui sont résultées pour les entrepreneurs du voisinage de la route nationale n° 111 et sur les conclusions des entrepreneurs tendant à la réformation de l'arrêté attaqué en tant qu'il ne leur a pas alloué le montant intégral des dépenses effectuées par eux dans la tranchée de Toulousque :*

(*) Voir, 21 juin 1873, département du Rhône. *Arr. du C. d'Et.*, p. 598.

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'expertise à laquelle il a été procédé, que les déblais de la tranchée de Toulousque, au lieu de tomber sur la plate-forme de la voie, ainsi qu'il était prévu au devis, ont été entraînés jusque sur la route nationale n° 111; que l'obligation imposée aux entrepreneurs d'assurer le maintien et la sécurité de la circulation sur cette route a été pour eux la cause de sujétions onéreuses et imprévues dont il leur est dû réparation; qu'ainsi c'est à tort que le ministre leur conteste tout droit à indemnité;

Mais considérant que les entrepreneurs ne justifient pas qu'en leur allouant de ce chef une indemnité de 20.000 francs, le conseil de préfecture ait fait une appréciation inexacte du préjudice qui leur a été causé;

Considérant, d'autre part, que les entrepreneurs n'établissent pas que le prix nouveau, alloué par la décision ministérielle du 2 février 1884, pour le transport au tombereau des déblais tombés sur la route, travail imprévu au devis, soit insuffisant et ne rémunère pas toutes les mains-d'œuvre nécessitées par ce travail ni que le cube des déblais transportés au tombereau soit supérieur à 18.000 mètres;

II. *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de l'indemnité de 10.000 francs allouée aux entrepreneurs à raison des sujétions subies par eux dans la construction du grand mur de soutènement de Toulousque et sur les conclusions du recours incident tendant à la réformation de l'arrêté attaqué en tant qu'il leur a accordé une indemnité au lieu de leur allouer une plus-value de 2 francs par mètre cube de maçonnerie :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'expertise, que la chute sur la chaussée de la route nationale des déblais de la tranchée de Toulousque a rendu plus difficiles le transport et l'emploi des matériaux destinés à la construction du mur de soutènement et entraîné pour les entrepreneurs des sujétions imprévues dont il leur est dû réparation;

Mais considérant qu'en allouant aux entrepreneurs une indemnité de 10.000 francs à raison de ces sujétions, le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire;

III. *Sur les conclusions du ministre et du recours incident tendant à la réformation de l'arrêté attaqué en tant qu'il a alloué aux entrepreneurs une indemnité de 15.000 francs à raison des sujétions subies par eux dans la construction de l'ouvrage dit viaduc de Mercuès au lieu de procéder à la fixation d'un prix nouveau :*

Considérant qu'aux termes de l'article 29 du cahier des clauses et conditions générales, lorsqu'il est jugé nécessaire d'exécuter des ouvrages non prévûs au devis, les prix en sont réglés d'après les éléments de ceux de l'ajudication ou par assimilation aux ouvrages les plus analogues; ou, en cas d'impossibilité absolue d'assimilation, par comparaison avec les prix courants du pays;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et qu'il est reconnu par le Ministre des travaux publics, que la substitution de l'ouvrage qualifié de *viaduc de Mercuès* au mur prévu au devis constituait un ouvrage nouveau; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture s'est borné à allouer aux entrepreneurs une indemnité évaluée à forfait, et qu'il y a lieu d'ordonner une expertise à l'effet de déterminer, par application de l'article 29 précité, les prix nouveaux à allouer aux entrepreneurs, tant pour la maçonnerie que pour les cintres de l'ouvrage dont s'agit;

IV. *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression des indemnités de* 1.079 *francs et de* 872 *francs alloués aux entrepreneurs pour épuisements :*

Considérant que les articles 55 et 59 du cahier des charges imposaient aux entrepreneurs l'obligation d'organiser leurs chantiers de manière à se debarrasser partout des eaux pluviales et des sources qu'ils rencontreraient; et qu'il ne résulte pas de l'instruction que ce soit par suite d'une mauvaise direction donnée aux travaux par les ingénieurs, que les mesures prises par les entrepreneurs pour faciliter l'écoulement des eaux se sont trouvées insuffisantes; que, dans ces circonstances, c'est à tort que l'arrêté attaqué a alloué aux entrepreneurs le montant des frais d'épuisement;

V. *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de l'indemnité de* 8.000 *francs allouée aux entrepreneurs à raison du préjudice que leur a causé l'abandon des travaux du viaduc de Calamane et sur les conclusions du recours incident tendant à ce que ladite indemnité soit portée à la somme de* 12 000 *francs :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par suite de difficultés imprévues rencontrées en cours d'exécution, les travaux de construction du viaduc de Calamane ont été d'abord ralentis, puis complètement arrêtés à la date du 1er septembre 1882 et enfin définitivement abandonnés en vertu de la décision ministérielle du 25 février 1884;

Considérant que, sans qu'il y ait lieu d'examiner si les entrepreneurs étaient en droit de demander la résiliation de leur entreprise, par application de l'article 34 du cahier des clauses

et conditions générales, ils étaient fondés à réclamer une indemnité à raison du préjudice que leur avait causé un retard prolongé imputable à l'administration;

Considérant que si, par la décision précitée du 2 février 1884, le Ministre des travaux publics, tout en refusant de prononcer la résiliation demandée par les entrepreneurs, a prescrit que l'État prendrait en charge, aux conditions de l'adjudication, les matériaux laissés en approvisionnement pour les ouvrages retranchés, ainsi que les cintres et les échafaudages nécessaires pour l'achèvement de ces ouvrages, cette décision ne tient pas compte aux entrepreneurs du préjudice qui est résulté pour eux de la suspension des travaux, et notamment de la perte d'intérêts sur le cautionnement et sur le capital engagé dans l'affaire, de la privation d'industrie, des frais du personnel spécial qu'ils ont dû conserver et autres faux frais;

Considérant qu'en tenant compte de ces divers éléments, la somme de 8.000 francs allouée par l'arrêté attaqué est insuffisante et que les entrepreneurs sont fondés à demander que ladite indemnité soit portée à 12.000 francs;

VI. *Sur les conclusions du ministre tendant à la réformation de l'arrêté attaqué en tant qu'il a fait porter le rabais de l'adjudication sur le prix du sable fourni par l'administration :*

Considérant qu'en vertu de l'article 113 du cahier des charges, les entrepreneurs étaient tenus de prendre à leur charge une quantité déterminée de sable approvisionnée par l'administration et devaient subir la retenue d'une somme représentant le prix de cet approvisionnement;

Considérant que cette fourniture, dont le prix ne figurait pas au bordereau, sur lequel a porté le rabais consenti par les entrepreneurs, constituait une condition et une charge particulière de l'entreprise, que les entrepreneurs ont connues avec l'adjudication; que, dans ces circonstances, le Ministre est fondé à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a diminué du rabais de l'adjudication la somme retenue aux entrepreneurs par l'administration comme représentant le prix du sable approvisionné;

VII. *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de l'indemnité de 1.880 francs allouée aux entrepreneurs à raison du préjudice que leur aurait fait éprouver la sécheresse exceptionnelle de l'été de 1881 :*

Considérant qu'il résulte de l'article 28 du cahier des clauses et conditions générales que les entrepreneurs sont fondés à

réclamer une indemnité pour les pertes, avaries ou dommages provenant de cas de force majeure qu'ils doivent signaler dans les dix jours après l'événement;

Considérant que la sécheresse exceptionnelle de l'été de 1881, qui a nécessité de la part des entrepreneurs des dépenses imprévues, peut être considérée comme constituant un cas de force majeure donnant lieu, d'après l'article précité, à l'allocation d'une indemnité, et qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport des experts, que les entrepreneurs ont, en temps utile, signalé ce fait à l'administration, et que des feuilles journalières des dépenses occasionnées par cette sécheresse ont été tenues par les agents de l'administration; que, dès lors, le ministre n'est pas fondé à demander la suppression de l'indemnité allouée de ce chef aux entrepreneurs;

VIII. *Sur les conclusions du ministre tendant à la réformation de l'arrêté attaqué en tant qu'il a alloué aux entrepreneurs une indemnité de* 43.520f,32, *à raison du préjudice que leur aurait fait éprouver la suppression de certaines quantités d'ouvrages prévus au devis; et sur les conclusions des entrepreneurs tendant à ce que ladite indemnité soit élevée à la somme de* 171.648f,76, *rabais déduit :*

Considérant que, pour demander sur ce point la réformation de l'arrêté attaqué, le Ministre se fonde sur ce que les entrepreneurs n'auraient pas justifié devant le conseil de préfecture du préjudice que leur aurait fait éprouver la suppression de certaines quantités d'ouvrages prévus au devis; que, d'autre part, les entrepreneurs soutiennent que le conseil de préfecture n'a pas fait entrer en compte dans l'indemnité qu'il leur a allouée toutes les natures d'ouvrages qui ont subi une réduction de plus du tiers par rapport aux prévisions du devis;

Considérant que l'expertise ayant été faite avant l'établissement du décompte général et définitif, les experts n'ont pas eu entre les mains tous les éléments nécessaires à l'accomplissement de leur mission; qu'il résulte d'un état dressé par les agents de l'administration que certaines natures d'ouvrages qui ont été réduites de plus du tiers ont été omises par les premiers experts; que, dès lors, il y a lieu de charger ceux qui seront désignés en vertu de la présente décision de déterminer quelles sont les natures d'ouvrages qui ont subi des réductions de plus du tiers des quantités prévues au devis, de rechercher si ces réductions ont causé un préjudice aux entrepreneurs et d'en évaluer le montant;

IX. SUR LE RECOURS INCIDENT : — *En ce qui touche les parements vus du mur de soutènement de Mercuès :*

Considérant que les entrepreneurs ne justifient pas que la plus-value de 2 francs par mètre carré de parement qui leur a été allouée par l'arrêté attaqué à raison de la substitution de moellons smillés aux moellons têtués, prévus au devis, soit insuffisante; qu'il y a lieu de rejeter leurs conclusions sur ce point;

Mais considérant qu'il résulte du décompte définitif que la plus-value de 2 francs doit être appliquée à une surface de 12.093^{m},81 et non de 12.087^{m},72 comme le porte l'arrêté attaqué; qu'ainsi la somme allouée de ce chef doit être augmentée de 12^{f},18;

X. *En ce qui touche la maçonnerie de moellons du mur de soutènement de la déviation de la route nationale au pont biais et au point* 31^{km},800 *:*

Considérant que devant le conseil de préfecture les entrepreneurs ont demandé l'application du prix du bordereau afférent à la maçonnerie de moellons têtués aux cubes de maçonnerie exécutés par eux aux points sus-indiqués, et demandé de ce chef, en sus des sommes portées au décompte, des allocations de 2.109^{f},36 et de 1.587^{f},15 à raison de la différence des prix existant entre la maçonnerie de moellons ordinaires et la maçonnerie de moellons têtués;

Considérant que le conseil de préfecture, en allouant aux entrepreneurs des indemnités de 3.626^{f},34 et de 1.425^{f},94 pour le parement vu du mur dont s'agit, a tout à la fois transformé la demande des entrepreneurs et excédé leurs conclusions; qu'il y a lieu, dès lors, d'annuler sa décision sur ce point;

Considérant, d'autre part, que devant le Conseil d'État ces entrepreneurs, rectifiant leurs conclusions primitives, réduisent leur demande, en ce qui touche la maçonnerie du mur au pont biais, à la somme de 1.282^{f},39;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et qu'il est reconnu par l'administration, que ladite maçonnerie, qui, d'après les prévisions du devis, devait être exécutée en moellons ordinaires, a été, sur les ordres des ingénieurs, exécutée en moellons têtués; que, dès lors, il y a lieu, conformément aux conclusions des entrepreneurs, de décider que le cube de maçonnerie du mur de soutènement leur sera compté au prix n° 78 du bordereau et de leur allouer les sommes de 1.282^{f},39 et de 1.587^{f},15 qu'ils réclament;

XI. *En ce qui touche les matériaux rendus à pied d'œuvre sur le viaduc de Mercuès et employés par l'administration :*

Considérant que les entrepreneurs ne justifient pas qu'en fixant à 400 mètres le cube de matériaux transportés par eux et en leur allouant une somme de 564 francs, rabais déduit, le conseil de préfecture ait fait une inexacte évaluation de la somme qui leur est due de ce chef;

XII. *En ce qui touche la calotte du tunnel :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'expertise, que l'indemnité de 2.000 francs qui a été allouée aux entrepreneurs les rémunère suffisamment des difficultés qu'ils ont rencontrées dans l'exécution des travaux dont s'agit;

XIII. *En ce qui touche les jets de pelle imprévus; — Sur la fixation du cube de terre remanié :*

Considérant que si, dans leur réclamation primitive, les entrepreneurs avaient demandé, avant l'entier achèvement des travaux, que ce cube fût fixé au chiffre de 17.174 mètres, il a été reconnu par les experts qu'il s'élevait en réalité à 18.766 mètres; qu'à la suite de cette expertise, les entrepreneurs ont demandé, dans des conclusions nouvelles, en date du 6 mars 1886, le payement intégral du cube remanié; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a fixé ce cube à 17.174 mètres; et qu'il y a lieu de décider que l'indemnité allouée aux entrepreneurs, à raison des jets de pelle supplémentaires, sera élevé à la somme de 2.814f,90 correspondant à un cube de 18.766 mètres;

Sur le prix qui doit être appliqué aux jets de pelle imprévus :

Considérant que de ce qui précède il résulte que le prix de 0f,15 par mètre cube, prévu au bordereau, a été appliqué à tous les jets de pelle réellement effectués; qu'il est établi par l'instruction, et notamment par le rapport des experts, que ce prix est suffisamment rémunérateur;

Considérant, d'autre part, que les entrepreneurs ne justifient pas que l'augmentation de quantité des jets de pelle prévus au devis leur ait causé un préjudice; que, dans ces circonstances, ils ne sont pas fondés à demander qu'à titre d'indemnité le prix de cette nature d'ouvrage soit porté de 0f,15 à 0f,40;

XIV. *En ce qui touche la maçonnerie de briques du garde-corps :*

Considérant que, par décision en date du 2 février 1884, le Ministre des travaux publics a prescrit la formation d'un prix nouveau à raison de la substitution des briques de Toulouse

aux briques prévues au devis pour la maçonnerie du garde-corps; qu'il résulte des pièces du dossier que, dans la composition de ce prix nouveau, il a été tenu compte des sujétions qui pourraient résulter pour les entrepreneurs de l'emploi de ces briques, et que les entrepreneurs ne justifient pas que ce prix nouveau soit insuffisant; qu'il y a lieu, dès lors, de rejeter leurs conclusions sur ce point;

XV. *En ce qui touche le mur de soutènement de la station d'Espère :*

Considérant que, d'après le décompte définitif, le mur dont s'agit a été compté aux entrepreneurs au prix n° 77 du bordereau afférent à la maçonnerie de moellons bruts provenant des tranchées du chemin de fer; et qu'en outre il a été alloué aux entrepreneurs une plus-value de 1f,15 pour épinçage de parement vu de moellon brut;

Considérant que, devant le conseil de préfecture, les entrepreneurs ont demandé : 1° que, pour 508m,63, ce mur leur fût compté au prix de la maçonnerie de moellons bruts des carrières pour tenir compte des sujétions qu'ils avaient rencontrées dans l'installation de leurs chantiers sur ce point; 2° que le surplus de ce mur, soit 180m,18 qui a été exécuté en moellons têtués des carrières de Toulousque, leur fût compté au prix prévu au bordereau pour cette maçonnerie; 3° qu'enfin, ce travail étant imprévu, le rabais de l'adjudication ne fût pas déduit des sommes qui leur étaient dues de ce chef;

Considérant que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture, se bornant, conformément à l'avis des experts, à appliquer aux entrepreneurs la plus-value de 2 francs fixée par la décision ministérielle du 2 février 1884 pour le parement en moellons têtués, leur a alloué une indemnité de 893f,60, rabais déduit et a rejeté le surplus de leurs conclusions;

Considérant, d'une part, que le cahier des charges ne prévoyait pas le mur de soutènement dont s'agit; que, dès lors, les entrepreneurs sont fondés à réclamer une indemnité à raison des sujétions exceptionnelles qu'ils ont rencontrées dans l'exécution de cet ouvrage; que la somme de 1.118f,98 qu'ils demandent n'est pas exagérée;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport des experts, que le parement du mur dont s'agit a été exécuté en moellons têtués provenant des carrières de Toulousque; que, dès lors, c'est à tort que cette partie du mur a été comptée aux entrepreneurs au prix de la maçonnerie

de moellons bruts et que le conseil de préfecture s'est borné à allouer une plus-value de 2 francs par mètre superficiel de parement; qu'il y a lieu, par suite, de faire droit aux conclusions des entrepreneurs, et de décider qu'il sera fait application à 180^{m},18 du prix du bordereau afférent à la maçonnerie de moellons têtués;

Mais considérant que, si l'ouvrage qui fait l'objet de ce chef de la réclamation des entrepreneurs n'était pas indiqué dans le projet, son prix peut être déterminé par l'application du prix du bordereau ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture n'a pas exonéré ce prix du rabais d'adjudication; que de ce qui précède il résulte qu'il y a lieu de réformer l'arrêté attaqué en tant qu'il n'a alloué aux entrepreneurs qu'une somme de 893^{f},60 et de décider qu'au lieu de cette indemnité les entrepreneurs auront droit, en sus des sommes portées au décompte, à une allocation de 2.030^{f},96, rabais déduit;

XVI. *En ce qui touche la reprise des terres formant le quart de cône du viaduc :*

Considérant que les entrepreneurs ne justifient pas qu'en leur allouant de ce chef une indemnité de 465^{f},30, rabais déduit, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire;

XVII. *En ce qui touche les reprises imprévues :*

Considérant que toutes les reprises effectuées par les entrepreneurs leur ont été comptées au prix prévu dans le bordereau et que les entrepreneurs ne justifient ni que ce prix soit insuffisant ni que l'augmentation de plus du tiers des quantités de reprises prévues au devis leur ait causé un préjudice; que, dès lors, ils ne sont pas fondés à demander qu'à titre d'indemnité ce prix soit porté de 0^{f},45 à 0^{f},60;

XVIII. *En ce qui touche l'application du prix n° 12 du bordereau aux maçonneries exécutées avec des moellons bruts provenant des tranchées du chemin de fer :*

Considérant que le bordereau des prix alloue un prix de 0^{f},70 par mètre cube pour le triage, le nettoyage, le transport, la mise en dépôt et l'emmétrage des moellons bruts provenant des tranchées et que le détail estimatif prévoyait l'application de ce prix aux quantités de maçonnerie exécutées avec ces moellons;

Considérant que, pour refuser de tenir compte aux entrepreneurs des opérations prévues au n° 12 du bordereau, le Ministre se fonde sur ce que, d'après l'article 105 du cahier des charges, les prix spéciaux de maçonnerie comprennent toutes les opéra-

tions, main-d'œuvre et fournitures nécessaires à l'exécution complète des ouvrages, et sur ce qu'en fait le travail prévu au n° 12 n'aurait pas été exécuté;

Considérant que les entrepreneurs soutiennent au contraire que ce travail a été fait et demandent l'application du prix n° 12 à un cube de maçonnerie de 32.808f,73; que, dans ces circonstances, il y a lieu de charger les experts de rechercher si le travail prévu au n° 12 du bordereau a été exécuté, et, en cas d'affirmative, de déterminer à quel cube de maçonnerie il y a lieu de faire l'application de ce prix;

XIX. *Sur les intérêts et les intérêts des intérêts* . . . . . .

XXI. *Sur les frais d'expertise :*

Considérant qu'il sera fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire en décidant que les frais d'expertise seront supportés pour les deux tiers par l'État et pour un tiers par les entrepreneurs... (L'État payera aux sieurs Couderc, Lamarre et Bénière, en sus des sommes qui leur ont été allouées par le conseil de préfecture : 1° 4.090 francs pour le préjudice causé par l'ajournement des travaux du viaduc de Calamane; 2° 12f,18 pour les parements vus du mur de soutènement de Mercuès; 3° 238f,80 pour les jets de pelle imprévus. Sont retranchés des sommes allouées à ces entrepreneurs par le conseil de préfecture : 1.079 francs et 872 francs pour épuisements; 2.640 francs, montant du rabais sur la fourniture de sable faite par l'administration aux entrepreneurs. La somme de 5.945f,88, allouée par le conseil de préfecture pour la maçonnerie des murs de soutènement de la déviation de la route nationale et de la station d'Espère est réduite à 4.900f,50. Intérêts alloués à dater du 21 septembre 1886, capitalisés aux dates des 27 novembre 1888, 2 mai 1890 et 23 juin 1891. Les frais d'expertise sont supportés pour les deux tiers par l'État et pour un tiers par les entrepreneurs. Avant dire droit sur les réclamations faisant l'objet des chefs n°s 9, 10, 31 et 38, il sera procédé à une nouvelle expertise à l'effet : 1° de déterminer, par application de l'article 29 du cahier des clauses et conditions générales, les prix nouveaux à allouer aux entrepreneurs, tant pour la maçonnerie que pour les cintres de l'ouvrage dit viaduc de Mercuès; 2° de déterminer quelles sont les natures d'ouvrages qui ont subi des réductions de plus du tiers comparativement aux prévisions du devis, de rechercher si ces réductions ont causé un préjudice aux entrepreneurs et d'en évaluer le montant; 3° de rechercher si le travail prévu au n° 12 du bordereau a été exécuté et, en cas d'affir-

mative, de déterminer à quel cube de maçonnerie il y a lieu de faire l'application du prix de ce numéro. Cette expertise sera faite par un expert désigné par le ministre des travaux publics, et les sieurs Couderc, Lamarre et Bénière ou, faute par les parties de s'entendre pour la désignation d'un expert unique, par trois experts nommés, l'un par le ministre, l'autre par les entrepreneurs et le troisième par les deux premiers experts ou, à défaut d'accord entre eux, par le président de la section du contentieux du Conseil d'État. Le ou les experts désignés en vertu de la présente décision prêteront serment entre les mains du vice-président du conseil de préfecture du département du Lot. Ils déposeront leur rapport au secrétariat du contentieux du Conseil d'État. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du ministre et du recours incident rejeté. Dépens réservés pour être supportés par la partie qui succombera en fin de cause.)

(N° 454)

[16 décembre 1892]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Chemins vicinaux ordinaires. — Cahier des clauses et conditions générales du service vicinal du 6 décembre 1870. — (Sieur Pueyo contre ville de Cette.)

Art. 49. — *Retard dans les payements : aucune indemnité n'est due; d'ailleurs le solde a été payé dans les trois mois de la réception définitive* (*XXIV*).

Déblais imprévus et difficultés exceptionnelles : non-lieu à indemnité : un prix moyen a été fixé à forfait, quelle que soit la nature du sol, sans aucune classification des déblais (*II*).

Faux frais. — Sont à la charge de l'entrepreneur : les frais d'octrois (*VIII*); *le remplacement des pierres cassées et des mortiers avariés dont l'emploi a été interdit* (*XVIII*).

Prix. — Non-lieu à revision des prix prévus au marché (*XIV, XV*).

Rabais. — Est passible du rabais le prix de main-d'œuvre d'ouvriers fournis aux agents voyers en régie, ce prix figurant au bordereau (*XXII*).

Réclamation. — Omission au métré réclamée après vérifica-

tion et acceptation par l'entrepreneur : non-recevabilité (XIX).

Griefs non justifiés (XVII, XXI).

Retard dans la livraison des terrains. Rejet : le cahier des charges prévoit que le retard ne donnera pas lieu à indemnité (I).

Sujétions. — Moellons piqués payés au prix de moellons ordinaires et non au prix de la pierre de taille : application du marché (VI); maçonnerie en terrain humide : application du prix prévu, quelles que soient les sujétions (III).

Transport. — Distance imprévue. Rejet nonobstant une erreur dans l'indication des distances, les lieux d'extraction étant nominativement prévus au devis (VII).

Travail compris dans un autre. — Arrosage de moellons avant emploi (IV) ; répandage et nivellement des remblais compris dans le prix des déblais (XIII) ; prix des matériaux d'empierrement comprenant le prix d'extraction (X) ; transport des matériaux à pied d'œuvre compris dans le prix desdits matériaux (XII) ; prix de la fouille des trottoirs compris dans le prix de pose (XVI).

1er *chef :* SUR LES CONCLUSIONS DE L'ENTREPRENEUR *à fin d'expertise :*

Considérant que l'état du dossier permet de statuer sans qu'il soit procédé à une expertise; que, par suite, lesdites conclusions doivent être rejetées ;

Considérant que l'entrepreneur se plaint que, par suite d'un retard apporté dans la livraison d'un des immeubles qu'il devait démolir, il n'a pas pu en revendre avantageusement les matériaux ;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 132 du cahier des charges l'entrepreneur ne pouvait réclamer aucune indemnité pour le retard ou la gêne que les difficultés relatives à l'acquisition des terrains apporteraient dans l'exécution des travaux; que, d'autre part, l'article 24 du devis ne stipulait aucun délai pour la livraison des immeubles à démolir, et qu'il résulte de l'instruction que le retard dont se plaint l'entrepreneur n'a pas eu pour cause un défaut de diligence imputable à l'administration; qu'il y a donc lieu de rejeter de ce chef de réclamation :

2e *chef :*

Considérant que l'entrepreneur demande un supplément de prix pour déblais imprévus :

Mais considérant qu'aux termes de l'article 61 du bordereau

le prix du mètre cube de déblais pour fondations des ouvrages d'art a été fixé à forfait, quelle que soit la nature du sol, sans aucune classification des déblais; que, dès lors, l'entrepreneur ne saurait se prévaloir de la difficulté qu'il soutient avoir éprouvée dans l'extraction des déblais pour réclamer la revision du prix moyen ;

3e *et* 5e *chefs* :

Considérant que l'entrepreneur se fonde sur les sujétions imprévues qu'aurait occasionnées la présence des eaux pour demander diverses indemnités à raison des travaux de maçonnerie et de bétonnage;

En ce qui concerne la maçonnerie :

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'article 113 du cahier des charges et de l'article 33 du bordereau que le prix de 11f,54 prévu pour les maçonneries est applicable, quelles que soient les sujétions de l'exécution et sans aucune distinction entre le terrain sec et humide; que, d'autre part, aux termes de l'article 78 du cahier des charges et de l'article 33 du bordereau, les fournitures et la main-d'œuvre nécessitées par le jointoiement sont toujours comprises dans le prix alloué pour le mètre cube de maçonnerie ;

En ce qui touche le bétonnage de l'égout :

Considérant que si, aux termes de l'article 32 du bordereau, le prix de 14f,16 qui a été alloué de ce chef à l'entrepreneur n'est prévu que pour les fondations ordinaires où le béton est posé à sec ou dans des hauteurs d'eau ne dépassant pas 60 centimètres, il ne résulte pas de l'instruction que cette hauteur d'eau ait été dépassée, ni que ce travail ait donné lieu à aucune sujétion imprévue ;

4e *et* 11e *chefs :*

Considérant que l'entrepreneur demande une indemnité supplémentaire pour main-d'œuvre nécessitée par l'arrosage des matériaux et le transport de l'eau destinée à cette opération ;

Considérant que l'article 77 du cahier des charges prescrivait à l'entrepreneur l'arrosage fréquent des maçonneries en temps sec, et qu'aux termes de l'article 33 du bordereau, le prix du mètre cube de maçonnerie comprenait toutes les fournitures et main-d'œuvre; que le sieur Pueyo ne justifie pas que l'administration lui ait imposé des dépenses et des sujétions excédant les prévisions du marché ;

Considérant que le sieur Pueyo demande une indemnité pour

mortier supplémentaire nécessité par la petite dimension des moellons ;

Considérant que l'entrepreneur ne justifie d'aucun ordre de l'administration lui enjoignant d'employer des matériaux d'une dimension anormale;

6e *chef :*

Considérant que l'entrepreneur soutient qu'à raison de la nature et des dimensions des moellons piqués, qu'il a employés, ceux-ci devraient être comptés au prix de la pierre de taille;

Mais considérant qu'en l'absence de prix spécial au bordereau pour les moellons piqués, ils ont été comptés à l'entrepreneur au prix de la maçonnerie ordinaire, augmenté de la taille, du ragrément et du rejointoiement de la superficie du parement vu; qu'il a aussi été fait une équitable appréciation du prix dû au sieur Pueyo à raison de ces matériaux; que, si un certain nombre de moellons ont été tirés de la carrière de Balaruc, lieu d'extraction prévu au bordereau pour la pierre de taille, l'entrepreneur a agi ainsi de sa propre initiative et sans y être contraint par aucun ordre de service ni par aucune modification des conditions du marché; qu'il y a donc lieu de rejeter sa réclamation;

7e *chef :*

Considérant que l'entrepreneur demande un supplément de prix à raison de la distance imprévue à laquelle auraient été effectués certains transports ;

Mais considérant que les lieux d'extraction des matériaux étaient nominativement spécifiés au devis, et que l'entrepreneur avait pu ainsi se rendre compte exactement de la distance des carrières aux lieux d'emploi; que la mention du chiffre moyen des distances ne constituait donc qu'une simple indication; que, dès lors, et dans les circonstances de l'affaire, le sieur Pueyo ne saurait se fonder sur une inexactitude de ce chiffre moyen pour demander une indemnité ;

8e *chef :*

Considérant que l'entrepreneur demande le remboursement des droits d'octroi qu'il a payé pour la pierre de taille, les moellons, le gravier et le sable ;

Mais considérant que l'article 121 du cahier des charges, auquel il n'a été dérogé par aucune stipulation du devis particulier de l'entreprise du sieur Pueyo, fait supporter par l'entrepreneur le payement des droits d'octroi ; que, dès lors, la réclamation du sieur Pueyo doit être rejetée sur ce point ;

9e *chef :*

Considérant que l'entrepreneur soutient qu'il lui serait dû un supplément de prix pour sujétions imprévues dans les déblais des fondations des ouvrages d'art ;

Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que ces déblais aient donné lieu à des sujétions imprévues ; que le prix du mètre cube était fixé à forfait par le bordereau, quelle que fût la nature du sol, y compris un jet de pelle ; que le sieur Pueyo ne justifie pas qu'un second jet de pelle ait été rendu nécessaire ; qu'il y a donc lieu de rejeter sa réclamation ;

10e *chef :*

Considérant que l'entrepreneur se fonde, pour demander une indemnité, sur ce qu'il aurait été forcé d'extraire certains matériaux à la mine ;

Mais considérant que des dispositions du bordereau relatives aux matériaux d'empierrement, il résulte que le prix alloué de ce chef comprenait l'extraction ou le ramassage ; que, dès lors, le sieur Pueyo n'est pas fondé à demander une indemnité à raison des sujétions qu'auraient occasionnées leurs extractions à la mine ;

12e *chef :*

Considérant que l'entrepreneur soutient qu'à la suite des mauvaises dispositions prises par l'administration, le transport des matériaux à pied d'œuvre aurait présenté des difficultés à raison desquelles il lui serait dû une indemnité ;

Mais considérant que les articles 14 et suivants du bordereau allouent pour chaque catégorie de matériaux un prix unique, y compris indemnité de toute nature pour transports ; que ces mots doivent s'entendre du transport à pied d'œuvre ; que, d'autre part, aucune disposition soit du devis, soit du bordereau ne spécifie le mode de transport à employer pour les approvisionnements de matériaux ; que, dès lors, en admettant que l'entrepreneur ait dû avoir recours à une reprise et à un transport à la brouette, ce fait ne saurait motiver l'allocation d'aucune indemnité ;

13e *chef :*

Considérant que l'entrepreneur demande $0^f,20$ par mètre cube pour répandage et nivellement des remblais provenant de déblais d'emprunt ;

Mais considérant qu'il résulte de l'examen du décompte que l'entrepreneur a obtenu, pour les déblais d'emprunt, le prix n° 24 du bordereau qui en rémunérait l'extraction, et le prix

n° 23 qui en payait la charge et le transport y compris l'emploi en remblai; qu'il n'est donc pas fondé à réclamer un supplément de prix de ce chef;

14° *chef :*

Considérant que l'entrepreneur demande un supplément de prix à raison des appareils de bouches d'égouts, dont le prix de revient aurait été supérieur à ses prévisions;

Mais considérant que ces appareils lui ont été comptés au prix du bordereau, et qu'aux termes de l'article 42 des clauses et conditions générales, il ne peut, sous aucun prétexte, revenir sur les prix du marché;

15° *chef :*

Considérant que l'entrepreneur demande un supplément de prix à raison du parcours supplémentaire des chevaux qui ont traîné le rouleau compresseur;

Mais considérant que l'article 29 du bordereau ne permet pas de tenir compte d'un autre parcours que celui qui est effectué par le cylindre;

16° *chef :*

Considérant que l'entrepreneur se fonde sur les sujétions qu'aurait entraînées la fouille nécessitée par la pose de la bordure du trottoir pour réclamer une indemnité de 2 francs par mètre courant;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que le prix prévu pour le mètre courant de bordure comprenait le prix de la fouille, et que les termes de l'article 37 du bordereau avaient pour objet d'interdire à l'entrepreneur toute demande d'indemnité supplémentaire pour main-d'œuvre;

17° *chef :*

Considérant que le requérant réclame à la ville une somme de 20 francs pour diverses fournitures;

Mais considérant que la ville ne conteste pas sa dette et qu'il résulte de l'instruction qu'il a été donné satisfaction au sieur Pueyo;

18° *et* 23° *chefs :*

Considérant que le requérant demande une indemnité de 100 francs à raison de plusieurs pierres de tailles cassées qu'il a dû remplacer, et une indemnité de 300 francs à raison d'une certaine quantité de mortier avarié qu'il lui aurait été interdit d'employer;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que ces pierres ont été cassées pendant l'opération du forage des trous de scel-

ement; que le sieur Pueyo devait donc les remplacer; qu'il
evait également remplacer le mortier avarié; que ces sujétions
entraient dans les faux frais qui, aux termes du bordereau,
ont compris dans les prix alloués à l'entrepreneur; que, dans
es circonstances, et alors que le requérant ne justifie d'aucune
aute imputable à l'administration, ses réclamations doivent être
ejetées;

19ᵉ *et* 20ᵉ *chefs :*

Considérant que le requérant demande un supplément de prix
raison d'une omission dans le cube des remblais du mur de
outènement et dans le cube des déblais de fondation;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que les chiffres
u métré définitif, qui ont servi de base à l'établissement du
écompte, ont été vérifiés et acceptés par l'entrepreneur; que,
ans ces circonstances, il n'était pas recevable à les contester
evant le conseil de préfecture;

21ᵉ *chef :*

Considérant que l'entrepreneur réclame une indemnité à
aison de la gêne que lui aurait causée la circulation du public
ur le chemin;

Mais considérant que le fait dont se plaint l'entrepreneur n'est
as établi; qu'il ne résulte pas de l'instruction, et qu'il n'est pas
ıême allégué que le sieur Pueyo ait, pendant l'exécution des
avaux, formulé aucune réclamation de ce chef;

22ᵉ *chef :*

Considérant que l'entrepreneur se plaint de ce que le rabais
e l'adjudication ait été appliqué au prix des journées d'ouvriers
nployés en régie;

Mais considérant qu'il résulte de l'article 120 du cahier des
larges que l'entrepreneur était tenu de fournir les ouvriers
ui lui seraient demandés par l'agent voyer pour les travaux de
gie, et que ces ouvriers devaient lui être payés au prix de
adjudication; que, d'autre part, le prix de la main-d'œuvre
ait prévue au bordereau, dont tous les articles étaient passibles
u rabais;

24ᵉ *chef :*

Considérant que l'entrepreneur demande une indemnité de
000 francs pour retard dans les payements;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 49 des clauses et
nditions générales, les payements ne pouvant être faits qu'au
ır et à mesure de la disponibilité des fonds, il ne peut être
loué d'indemnité pour retard de payement pendant l'exécution

des travaux; que, d'autre part, il n'est pas contesté que le décompte a été entièrement soldé avant l'expiration des trois mois qui ont suivi la réception définitive; qu'il y a donc lieu de rejeter ce chef de réclamation... (Rejet avec dépens.)

(N° 455)

[16 décembre 1892]

Travaux publics communaux. — Maison d'école; adjudication; décompte; saisies-arrêts; question préjudicielle: interprétation du procès-verbal d'adjudication. — (Sieur Lalanne.)

Est déclaré adjudicataire celui qui a signé le procès-verbal d'adjudication et dirigé les travaux encore bien que sa soumission, écrite par lui, aurait été signée par erreur du prénom de son père.

VU LA REQUÊTE pour le sieur Lalanne... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 11 juillet 1888, par lequel le conseil de préfecture des Landes, saisi en exécution d'un jugement de renvoi du tribunal de Mont-de-Marsan, du 26 janvier 1888, a décidé que le sieur Jean Duverneuil et non le sieur Georges Duverneuil, devait être considéré comme le véritable adjudicataire des travaux de construction de la maison d'école de Ponteux-les-Forges; — *Ce faisant, attendu* que par le jugement précité le tribunal de Mont-de-Marsan, saisi par le sieur Lalanne d'une demande en mainlevée des oppositions formées par les autres créanciers du sieur Georges Duverneuil, a renvoyé les parties à faire interpréter par l'autorité compétente les actes administratifs de l'adjudication; que le conseil de préfecture saisi en exécution de cette décision a reconnu à tort que le véritable adjudicataire était le sieur Jean Duverneuil; qu'en effet, si la soumission présentée a été signée par erreur par le sieur Georges Duverneuil du nom de son père, le procès-verbal d'adjudication qui fait foi jusqu'à inscription de faux, porte bien la signature de Georges Duverneuil; que lui seul a dirigé les travaux et a été considéré aussi bien par l'architecte que par la commune de Ponteux comme adjudicataire; décider qu'il doit être reconnu comme le véritable entrepreneur des travaux et condamner les défendeurs aux dépens;

Vu le jugement en date du 26 janvier 1888, par lequel le tribunal de Mont-de-Marsan a sursis à statuer en renvoyant les parties à se pourvoir devant qui de droit à l'effet de faire décider si l'adjudication du groupe scolaire de Ponteux-les-Forges a été donnée au sieur Jean Duverneuil ou à son fils le sieur Georges Duverneuil, et lequel des deux se trouve dès lors créancier des sommes dues sur le prix des travaux par la commune de Ponteux-les-Forges;

. . . .

CONSIDÉRANT que le sieur Lalanne est fondé à soutenir que les éléments d'appréciation, tirés des soumissions présentées au bureau, ne sauraient prévaloir contre les énonciations du procès-verbal d'adjudication; qu'au bas de ce document figure la signature G. Duverneuil, apposée par le sieur Georges Duverneuil, en qualité d'adjudicataire de la construction du groupe scolaire de la commune de Ponteux; que d'ailleurs cet entrepreneur a seul dirigé et exécuté les travaux; que, dans ces circonstances, c'est à tort que l'arrêté attaqué a déclaré que le sieur Jean Duverneuil devait être considéré comme le véritable adjudicataire et qu'il y a lieu d'en prononcer l'annulation... (Arrêté annulé. Il est déclaré que l'adjudication des travaux de construction du groupe scolaire de la commune de Ponteux a été prononcée au profit du sieur Georges Duverneuil, qui est le seul créancier de la commune, à raison de l'exécution desdits travaux. Les dépens exposés par le sieur Lalanne seront supportés par les sieurs Crépin Galles, Larrivière, Duguirard, Jacques Larrieu, Hippolyte Deris, Laurent Menaut, Marcellin Tachou et Sylvain Dudon, représentant la compagnie des Landes.)

(N° 456)

[16 décembre 1892]

Travaux publics. — Dommages. — Occupation temporaire. — Compétence. — (Chemins de fer de l'État; sieurs Gioux et autres.)

Lorsque, par deux arrêtés successifs, l'État et un entrepreneur ont été autorisés à occuper des terrains différents appartenant au même propriétaire, et que celui-ci réclame à l'entrepreneur une indemnité pour les terrains par lui occupés, il n'y

a pas lieu de mettre cet entrepreneur hors de cause et de retenir au contraire en cause l'État (Chemin de fer de l'État, 1re esp.).

La contestation qui s'élève entre ce propriétaire et cet entrepreneur, au sujet de la propriété de moellons ne provenant pas des terrains occupés par l'entrepreneur mais déposés par l'État sur le terrain occupé par l'entrepreneur et employés par lui, n'est pas de la compétence du conseil de préfecture (Chemin de fer de l'État, 1re esp.).

Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur la demande d'indemnité formée par le propriétaire du terrain contre l'entrepreneur qui y a fait des extractions sans autorisation (Blayac, 2e esp.) (*).

Les frais de l'instance formée devant un juge incompétent, ainsi que les frais d'expertise, sont à la charge du demandeur (Blayac, 2e esp.).

1re ESPÈCE. — (*Administration des chemins de fer de l'État contre sieurs Gioux et autres.*)

CONSIDÉRANT que par un arrêté du préfet de la Corrèze, en date du 25 mai 1883, les sieurs Gallotty et Mouly, entrepreneurs de la pose de la voie et du ballastage de la ligne d'Eymoutiers à Meymac ont été autorisés à occuper temporairement 45a,9 de terrains situés dans la commune de Pérols et appartenant aux sieurs Gioux ; qu'aux termes dudit arrêté, et en vertu de leur marché, ces entrepreneurs étaient tenus au payement des indemnités qui pourraient être dues à raison de cette occupation;

Considérant que la réclamation du sieur Gioux, en date du 13 novembre 1884, tendant à obtenir une indemnité de 25 francs par are pour les terrains occupés par les sieurs Gallotty et Mouly, en vertu de l'arrêté susmentionné et, en outre, le payement de la valeur des moellons employés par ces entrepreneurs et dont le sieur Gioux revendiquait la propriété; mais que ladite réclamation ne concernait nullement les terrains occupés par l'administration des Chemins de fer de l'État, en exécution d'un arrêté préfectoral du 9 janvier 1883 et qui ont fait l'objet d'une réclamation distincte, en date du 27 novembre 1884, sur laquelle le conseil de préfecture n'a pas statué par l'arrêté attaqué; que de ce qui précède il résulte que c'est à tort que le conseil de préfecture de la Corrèze a mis hors de cause les sieurs Mouly et

(*) Rapp., 9 mai 1884, Fournier. *Ann.* 1885, p. 5 et les renvois.

Gallotty, et a au contraire retenu en cause l'administration des Chemins de fer de l'État;

Considérant, d'autre part, que le sieur Gioux a réclamé aux sieurs Gallotty et Mouly la valeur de moellons employés par eux et dont il se prétendait propriétaire, mais qui ne provenaient pas des terrains occupés par ces entrepreneurs; qu'il n'appartenait pas au conseil de préfecture de statuer sur cette réclamation à l'occasion de la demande d'indemnité pour occupation temporaire, et que, dès lors, c'est à tort que ledit conseil a décidé que l'expertise porterait également sur ce point... (Arrêtés annulés. Le sieur Gioux et les sieurs Gallotty et Mouly sont renvoyés devant le conseil de préfecture de la Corrèze pour être statué ce qu'il appartiendra sur la réclamation du sieur Gioux, en ce qui concerne l'indemnité afférente aux terrains occupés par lesdits entrepreneurs. Dépens supportés par moitié.)

2e ESPÈCE. — (*Sieur Blayac contre sieur Saint-Sauveur.*)

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que les extractions de gravier effectuées par le sieur Saint-Sauveur, entrepreneur de travaux de vicinalité, dans des terrains dépendant de la propriété du sieur Blayac, n'ont été autorisées par aucun arrêté du préfet; que, dès lors, il n'appartenait qu'à l'autorité judiciaire de statuer sur la demande d'indemnité formée par ledit sieur Blayac, et que c'est à tort que le conseil de préfecture de l'Aude s'est reconnu compétent par l'arrêté attaqué;

En ce qui touche les dépens :

Considérant que, le sieur Blayac ayant eu le tort de saisir le conseil de préfecture, il y a lieu de mettre à sa charge les frais de l'instance devant ledit conseil ainsi que ceux de l'expertise... (Arrêté annnulé pour incompétence. Dépens et frais d'expertise supportés par le sieur Blayac. Dépens du pourvoi mis à la charge du sieur Saint-Sauveur.)

(N° 457)

[17 décembre 1892]

Cours d'eau non navigables. — Curage d'office. — Taxes. — Modification d'un rôle déjà recouvré. — (Syndicat de Beychevelle, Saint-Laurent et Coissac.)

Un rôle, dressé pour répartir entre les riverains les frais du

curage d'office d'un cours d'eau, ayant été rendu exécutoire, publié et recouvré, le préfet ne peut pas, en se fondant sur une erreur commise dans l'assiette de la taxe, annuler ce rôle pour lui en substituer un nouveau.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'administration ayant procédé d'office au curage du chenal de Despartins, la dépense des travaux a été répartie entre les riverains par un rôle dressé en 1877 et rendu exécutoire par un arrêté du préfet en date du 30 juin de ladite année; qu'il n'est pas contesté que le rôle a été publié, mis en recouvrement, et la taxe acquittée par le syndicat requérant; que, dès lors, il n'appartenait plus au préfet d'annuler ce rôle pour lui en substituer un nouveau; qu'ainsi le syndicat requérant est fondé à demander que le premier rôle, rendu exécutoire le 30 juin 1877, serve de base à son imposition et qu'il lui soit accordé décharge de la différence existant entre l'imposition à laquelle il a été soumis en 1888 et celle qui résulte du rôle rendu exécutoire par le premier arrêté du préfet... (Arrêté annulé. Décharge de la différence entre l'imposition à laquelle le syndicat a été soumis en 1888 et celle qui résulte du rôle rendu exécutoire le 30 juin 1877.)

(N° 458)

[23 décembre 1892]

Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Commission départementale. — Délégation du conseil général. — Élargissement. — Procès-verbal d'enquête. — Fausse appréciation des faits. — (Sieur Thomas et autres.)

Une commission départementale ayant pris, en vertu d'une délégation de pouvoirs à elle faite par le conseil général, une décision portant de 8 à 12 mètres la largeur d'un chemin vicinal de grande communication dans la traverse d'une commune, cette décision n'incorpore pas ipso jure *audit chemin l'espace compris dans les nouvelles limites. — Il doit être procédé par voie d'expropriation* (*).

La décision d'une commission départementale portant élar-

(*) Rapp., 13 mars 1885, Simon. *Arr. du C. d'Et.*, p. 300.

gissement d'un chemin vicinal ne doit pas, à peine de nullité, contenir le visa du procès-verbal d'enquête.

Cette décision ne peut pas être attaquée devant le Conseil d'État pour fausse appréciation des faits.

VU LES REQUÊTES présentées : 1° par le sieur Thomas; 2° par les sieurs Colas Fromiau et la dame veuve Bouet... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir, — une délibération de la commission départementale d'Indre-et-Loire, en date du 27 juillet 1891, approuvant le plan d'alignement et le projet de nivellement du chemin de grande communication n° 1, dans la traverse de la commune de Nazelles; — *Ce faisant attendu* que la commission départementale en portant à 12 mètres la largeur du chemin qui n'est que de 6 à 8 mètres, a pris une mesure qui n'est pas justifiée par les besoins de la circulation et qui doit être assimilée à l'ouverture d'un nouveau chemin; qu'ainsi elle ne pouvait être réalisée que par voie d'expropriation;

Vu les observations du Ministre de l'intérieur tendant à l'annulation de la délibération attaquée par les motifs que si, d'une part, les opérations de l'enquête ont eu lieu régulièrement, et si, d'autre part, le conseil général est seul juge de l'utilité et de l'opportunité des travaux d'ouverture d'élargissement des chemins vicinaux, la commission départementale ne pouvait, en l'espèce, procéder par voie d'alignement; que les nouveaux alignements, attribués au chemin dont s'agit, ne pouvaient être approuvés conformément à l'article 15 de la loi du 21 mai 1836 et que la commission départementale aurait dû se borner à déclarer d'utilité publique l'élargissement du chemin sous réserve du décret à intervenir pour l'occupation des terrains bâtis ou clos de murs; qu'ainsi, et bien que la délibération attaquée se soit bornée à fixer les limites nouvelles du chemin sans autoriser aucune mesure d'exécution à l'égard des immeubles bâtis ou clos de murs en saillie sur les alignements, les requérants sont fondés à soutenir qu'elle doit être annulée pour excès de pouvoir;

. . . .

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que les besoins de la circulation n'exigeaient pas l'élargissement du chemin dont s'agit :*

Considérant que les requérants ne sont pas recevables à soutenir devant le Conseil d'État que la commission départementale a fait une inexacte appréciation des faits;

Sur le moyen tiré de ce que la commission départementale n'a pas visé dans sa décision le procès-verbal d'enquête :

Considérant qu'aucune disposition de loi ou règlement n'imposait à la commission départementale l'obligation de viser le procès-verbal dont s'agit ;

AU FOND :

Considérant que la décision susvisée de la commission départementale, qui a porté de 8 à 12 mètres la largeur du chemin de grande communication n° 1, dans la traversée de la commune de Nazelles, ne rentre pas dans les mesures autorisées par l'article 15 de la loi susvisée du 21 mai 1836 et n'a pu être prise que par application de l'article 16 de la même loi ; qu'ainsi les requérants sont fondés à soutenir que la commission départementale, en ne mentionnant pas que l'exécution du plan d'alignement ne pourrait se poursuivre que par voie d'expropriation, a excédé les pouvoirs attribués au conseil général par l'article 44 de la loi du 10 août 1871, et qu'il lui a délégués par application de l'article 77 de ladite loi... (Décision annulée en tant qu'il n'a pas été fait réserve de l'exécution du plan d'alignement par voie d'expropriation.)

(N° 459)

[23 décembre 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature dues à raison d'une voiture exclusivement destinée au transport des personnes : loi du 21 mai 1836. — (Sieur Aroux.)

(Recours contre trois arrêtés des 16 octobre 1889, 6 février et 23 octobre 1891 ; Seine-InFférieure ; prestations ; 1889, 1890 et 1891 ; commune de Flamanville. — Rejet : il résulte de l'instruction et de l'aveu même du sieur Aroux qu'il possédait au 1er janvier des années 1889, 1890 et 1891, une voiture à quatre roues et un cheval qui sont employés au service de la famille.)

(N° 460)

[23 décembre 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Contravention. — Procédure. — (Sieur Ambrosi.)

Un arrêté statuant en matière de contravention, doit être

annulé quand le contrevenant n'a reçu aucune indication lui indiquant le délai dans lequel il pouvait obtenir des défenses écrites ni aucune invitation à déclarer s'il entendait user du droit de présenter des observations orales.

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 10 de la loi du 22 juillet 1889, dans les 10 jours qui suivent la rédaction d'un procès-verbal de contravention et son affirmation quand elle est exigée, le préfet fait faire au contrevenant notification de la copie du procès-verbal ainsi que de l'affirmation, avec citation à comparaître dans le délai d'un mois devant le conseil de préfecture; la citation doit indiquer à l'inculpé qu'il est tenu, s'il veut fournir des défenses écrites, de les déposer dans le délai de quinzaine à partir de la notification qui lui est faite et l'inviter à faire connaître, en produisant sa défense écrite, s'il entend user du droit de présenter des observations orales à l'audience;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la procédure prescrite par la disposition de loi précitée n'a pas été suivie à l'égard du sieur Ambrosi; que, dès lors, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer le requérant devant le conseil de préfecture pour y être statué sur le procès-verbal dressé contre lui après qu'il aura été régulièrement cité et mis en demeure de présenter ses moyens... (Arrêté annulé. Sieur Ambrosi renvoyé devant le conseil de préfecture pour y être statué après instruction régulière.)

(N° 461)

[23 décembre 1892]

Communes. — Chemins ruraux. — Commission départementale. Décision. — Qualité pour exercer un recours. — (Sieurs Labracherie, Champaloux et autres.)

Le contribuable qui ne justifie d'aucun intérêt direct et personnel n'est pas recevable à déférer au Conseil d'État la décision d'une commission départementale autorisant l'ouverture d'un chemin rural.

CONSIDÉRANT que les requérants ne justifient d'aucun intérêt direct et personnel qui puisse leur donner qualité pour déférer au Conseil d'État la décision par laquelle la commission dépar-

tementale de la Charente a autorisé l'ouverture des chemins ruraux nos 1, 4 et 9 de la commune d'Étagnac; que, dès lors, la requête n'est pas recevable... (Rejet.)

(N° 462)

[23 décembre 1892]

Cours d'eau non navigables. — Association syndicale. — Taxes. — Bases. — Réclamation : délai. — (Sieur de Ravel d'Esclapon.)

Les membres d'une association syndicale peuvent bien contester chaque année l'application qui leur est faite des bases de taxation de leurs propriétés, mais ils ne sont pas recevables à attaquer ces bases elles-mêmes après l'expiration des trois mois qui suivent la publication du premier rôle (*).

Considérant que, s'il appartient aux parties intéressées de critiquer, après l'émission de chaque rôle de taxes syndicales, l'application à elles faite des bases de cotisation antérieurement établies, les parties ne sauraient critiquer ces bases, après l'expiration du délai de trois mois, depuis l'émission du premier rôle et ce, conformément aux dispositions de l'article 28 de la loi du 21 avril 1832, rendu applicable aux réclamations en matière de taxes syndicales par l'article 15 de la loi du 21 juin 1865;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que par sa décision, en date du 25 mars 1856, la commission spéciale du syndicat des chaussées du Plan-du-Bourg a affecté la pêcherie du Landre d'un revenu particulier et distinct de celui qui figurait déjà au cadastre de la commune; que ces deux bases de cotisation ont toujours été admises depuis cette époque, pour l'établissement des taxes syndicales perçues à raison de ladite pêcherie; que, dès lors, le sieur de Ravel d'Esclapon n'était pas recevable à critiquer lesdites bases en 1888 et qu'ainsi c'est avec raison que, sur ce point, sa demande a été rejetée par le conseil de préfecture... (Rejet.)

(*) Rapp., 22 décembre 1882, Syndicat de Lancey, *Ann.* 1883, p. 992.

(N° 463)

[23 décembre 1892]

Travaux publics. — Ports maritimes. — Entreprise pour le compte de l'État. — Demande de liquidation des comptes. — Qualité pour saisir le conseil de préfecture au nom de l'État. — (Sieur Auray.)

Les agents des ponts et chaussées n'ont pas qualité pour saisir le conseil de préfecture, au nom de l'État, d'une demande en liquidation des comptes d'une entreprise. — Arrêté annulé : le préfet seul a qualité à cet effet.

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que, saisi par divers rapports des agents du service des ponts et chaussées d'une demande en liquidation des comptes de l'entreprise du sieur Auray, le conseil de préfecture du Finistère a fixé la créance de l'État sur ledit entrepreneur par trois arrêtés successifs, en date des 14 juin et 17 décembre 1887, et 16 mars 1888;

Considérant qu'aux termes des lois ci-dessus visées, il appartient au préfet seul d'intenter et de diriger les actions qui doivent être suivies, au nom de l'État, dans son département; que, dès lors, les trois arrêtés précités, rendus à la requête d'agents qui n'avaient pas qualité pour représenter devant le conseil de préfecture, sont entachés de nullité et qu'il y a lieu d'en prononcer l'annulation... (Arrêtés annulés. État condamné aux dépens.)

(N° 464)

[23 décembre 1892]

Travaux publics. — Cessation des travaux. — Demande de résiliation et en indemnité. — Déchéance quinquennale. — Cahier des clauses et conditions générales du 25 *août* 1833. — (Sieur Trédille contre ville d'Angers et l'État.)

Art. 32. — *Réclamation présentée en dehors du délai fixé par l'article* 32 *du cahier des clauses et conditions générales du*

25 août 1833 : non recevabilité : l'entrepreneur n'a fait dans le délai que des réserves générales et sans précision.

Art. 36. — Cessation des travaux. — Lorsqu'une entreprise, faite pour le compte de l'État, a été, en cours d'exécution, indéfiniment suspendue par décision ministérielle, en vertu de l'article 36 du cahier des clauses et conditions générales du 25 août 1833, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander, de ce chef, la résiliation de son marché.

Art. 40. — Indemnité, pour ajournement indéfini des travaux, fixée au cinquantième du prix des travaux restant à exécuter.

Pour rechercher si les travaux ajournés dépassent le sixième des travaux adjugés et fixer l'indemnité, il y a lieu de considérer comme effectués pour le compte de l'État des travaux compris dans le marché avec l'État, bien qu'ils aient été ultérieurement exécutés pour le compte d'une ville avec le concours financier de l'État.

Déchéance quinquennale opposée par l'État. Rejet : quelques jours après la présentation du décompte, l'entrepreneur a adressé une réclamation au préfet et introduit une instance devant le conseil de préfecture.

Vu la requête pour le sieur Trédille... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, du 12 juillet 1887, par lequel le conseil de préfecture de Maine-et-Loire a rejeté sa demande en indemnité à raison de l'inexécution de deux marchés passés avec l'État les 31 mai 1862 et 28 mai 1864 pour la protection de la ville d'Angers contre les inondations; — *Ce faisant, attendu* que les travaux compris dans les deux marchés dont s'agit s'élevaient, rabais déduit, à la somme de 244.530f,29, et que le décompte définitif, dressé par les ingénieurs, a été arrêté à 177.317f,01, soit une différence de 67,213f,28, supérieure au sixième du montant total des travaux adjugés, qu'ainsi l'exposant était en droit de réclamer une indemnité équivalente au préjudice éprouvé; que si, par un marché distinct, du 5 décembre 1864, le même entrepreneur a exécuté pour le compte de la ville d'Angers des travaux complémentaires s'élevant à 87.127 fr., cette entreprise a été confondue à tort, par le conseil de préfecture, avec celle dirigée par l'État, laquelle avait pour objet d'autres ouvrages; que jamais cette dernière n'a été résiliée et que, s'il y a eu ajournement de certains travaux, d'accord avec la ville d'Angers, cet ajournement n'a jamais été notifié au requérant; prononcer la résiliation des deux marchés; décider, par

conséquent, que l'exposant a droit, tant pour les dépenses faites et les pertes subies que pour bénéfices manqués, à une indemnité à fixer à dire d'experts; qu'il a également droit à une indemnité pour retard dans l'exécution des travaux; allouer les intérêts et les intérêts des intérêts de toute somme due; condamner l'État et la ville d'Angers aux dépens;

Vu le mémoire en défense, présenté pour la ville d'Angers, dans lequel elle conclut au rejet du recours avec dépens, par les motifs que les marchés passés avec l'État et avec la ville constituent une entreprise unique et que l'ensemble des travaux exécutés sous la direction de la ville et de l'État dépasse de plus de 20.000 francs le total des travaux adjugés; qu'ainsi le sieur Trédille n'est fondé à réclamer aucune indemnité pour diminution dans la masse des travaux; que, d'autre part, la réclamation pour retards dans la marche de l'entreprise n'a fait l'objet d'aucune réserve lors de la présentation du décompte; qu'ainsi elle a été rejetée à bon droit par le conseil de préfecture;

. . . .

SUR LA DEMANDE *en résiliation des marchés passés avec l'État les* 31 *mai* 1862 *et* 28 *mai* 1864 *:*

Considérant qu'à la suite d'une décision ministérielle du 10 juillet 1878 ordonnant la cessation absolue des travaux compris dans les deux marchés dont s'agit et la liquidation des dépenses de l'entreprise, il a été procédé à la réception des ouvrages exécutés et dressé un décompte définitif qui a été accepté par l'entrepreneur sous réserve d'une indemnité pour les travaux indéfiniment ajournés; qu'ainsi le sieur Trédille n'était pas fondé à demander la résiliation de son entreprise qui a pris fin régulièrement, dans les conditions prévues par l'article 36 du cahier des clauses et conditions générales de 1833 et après l'accomplissement des formalités prescrites par ledit article;

Sur la demande d'une indemnité pour travaux ajournés, remboursement de droits d'enregistrement, etc. :

1° *En ce qui touche la déchéance quinquennale opposée par le Ministre des travaux publics :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le décompte a été présenté, pour la première fois, à l'entrepreneur, non pas le 12 décembre 1879, ainsi que le porte l'arrêté attaqué, mais au commencement de juin 1879 et que, dans une lettre adressée au préfet, le 11 juin, le sieur Trédille a formulé une réclamation précise pour les travaux ajournés; qu'en outre, il a, dès le

17 juin, introduit de ce chef contre l'État une instance devant le conseil de préfecture; que, dans ces circonstances, le Ministre n'est pas fondé à opposer à la réclamation dont s'agit la déchéance édictée par l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831;

2° Au fond :

Considérant que, par sa soumission du 5 décembre 1864, le sieur Trédille s'est engagé à exécuter, pour le compte de la ville d'Angers, tous les travaux, sans exception, nécessaires pour mettre hors d'eau les rues Valdemaine, de la Roë et de la Serine; qu'il a, par suite, accepté de faire, dans les rues dont il s'agit, sous la direction de la ville d'Angers, certains travaux de défense proprement dits qui lui avaient été précédemment adjugés par l'État et dont le montant s'élève, d'après les pièces du dossier, à 17.925 francs; que, dès lors, si le sieur Trédille est fondé à soutenir que les marchés passés par lui avec l'État, d'une part, et la ville d'Angers, d'autre port, formaient deux entreprises qui ont été confondues à tort par le conseil de préfecture, il convient cependant, pour déterminer ceux des travaux concédés par l'État qui ont été achevés ou ajournés, d'ajouter au décompte définitif dressé par le service des ponts et chaussées les 17.925 francs de travaux distraits de l'entreprise primitive et exécutés par Trédille, en vertu de sa soumission précitée, pour le compte de la ville d'Angers, mais avec le concours financier de l'État; qu'il suit de là que le montant des travaux ajournés par la décision ministérielle du 10 juillet 1878 s'élève à 49.288 francs;

Considérant, enfin, que l'indemnité due, pour toutes causes, à raison de l'ajournement indéfini d'une partie des travaux a été expressément limitée, par l'article 40 des clauses et conditions générales de 1833, au cinquantième des dépenses restant à faire au moment de la cessation des travaux; qu'ainsi il n'y a pas lieu d'ordonner l'expertise réclamée par le requérant à l'effet d'évaluer l'indemnité à lui due, laquelle ne saurait être fixée à une somme supérieure à 985 francs;

Sur la demande d'une indemnité pour retards dans la marche de l'entreprise :

Considérant que si, dans sa lettre précitée du 11 juin 1879, le sieur Trédille s'est réservé de faire valoir, le cas échéant, ses droits à une indemnité pour retards, il n'a pas présenté, de ce chef, une réclamation précise et détaillée, dans les délais et suivant les formes prescrites par l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales; qu'il a ainsi encouru la déchéance édictée par ledit article;

Sur les intérêts et intérêts des intérêts : . . . .

... (L'État payera au sieur Trédille, à raison de l'ajournement d'une partie des travaux de défense de la ville d'Angers, la somme de 985 francs avec intérêts du 28 avril 1886. Intérêts échus les 24 octobre 1887, 21 juin 1889, 9 mars 1891 et 27 avril 1892, capitalisés à ces dates. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. L'État supportera les dépens.)

(N° 465)

[23 décembre 1892]

Travaux publics. — Ordres de service aggravant les conditions du marché. — Abandon des chantiers. — Mise en régie : Matériel, payement, cautionnement. — (Sieur Auray.)

L'entrepreneur qui, sous prétexte qu'il a reçu des ordres de service aggravant les charges de l'entreprise, refuse de les exécuter et abandonne ses chantiers, n'a pas droit à la résiliation de son marché. — Doit-il être mis en régie?

Au cas de mise en régie, l'entrepreneur n'a pas droit à la reprise immédiate de son matériel.

L'entrepreneur ne peut pas réclamer le remboursement de son cautionnement avant la liquidation des comptes de l'entreprise.

SUR LES CONCLUSIONS *du sieur Auray, tendant à être déchargé des conséquences de la mise en régie et de la réadjudication sur folle enchère et à obtenir la résiliation de son entreprise avec une indemnité de 10 p. 100 :*

Considérant qu'à la suite d'ordres de service et d'arrêtés de mise en demeure réglant la marche des travaux pour la première campagne dans des conditions que le sieur Auray a jugées contraires aux stipulations de son marché, cet entrepreneur a fermé ses chantiers en demandant la résiliation de son entreprise; qu'alors sont intervenues la mise en régie, puis la réajudication des travaux sur folle enchère; qu'en supposant, comme le soutient le requérant, que les ordres donnés fussent de nature à aggraver les charges de l'entreprise et à occasionner des pertes de temps et des chômages, il appartenait au sieur Auray de faire valoir ses droits à une indemnité à raison du préjudice allégué, mais qu'il n'était pas fondé à abandonner ses chantiers en récla-

mant la résiliation de son marché; qu'ainsi c'est à bon droit que par l'arrêté susvisé le conseil de préfecture a rejeté la demande dudit entrepreneur et a décidé que la mise en régie avait été régulièrement et justement prononcée;

Sur les conclusions du sieur Auray relatives au matériel, au payement des travaux et au remboursement du cautionnement :

Considérant, d'une part, que, dans le cas de mise en régie, l'entrepreneur n'a pas droit à la reprise de son matériel, lequel peut être utilisé par la régie, sauf indemnité pour avaries ; que, d'autre part, il ne pouvait prétendre au payement des travaux faits par lui et au remboursement de son cautionnement avant qu'il eût été procédé à la liquidation des comptes de l'entreprise ; qu'ainsi le requérant n'est pas fondé à demander sur ces divers points la réformation de l'arrêté attaqué... (Rejet.)

(N° 466)

[23 décembre 1892]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Grau et Polinelly.)

Art. 28. — Perte résultant d'un cas de force majeure, non signalé dans le délai de dix jours. Rejet (IV).

Déblais. — Transport ; foisonnement : le transport de déblais doit être payé au cube de la fouille sans tenir compte du foisonnement (II).

Déblais de roc d'une dureté exceptionnelle; demande d'un prix supplémentaire. Rejet : le prix fixé au bordereau s'applique aux déblais de roc de toute nature (I).

Cube supplémentaire extrait. — Lorsqu'il est stipulé que le piquetage, faute d'avoir été contesté dans le mois de la notification, servira à établir le cube effectué, l'entrepreneur qui n'a pas réclamé dans ce délai ne peut ultérieurement contester le cube résultant du calcul prévu et prétendre à une indemnité pour déblais supplémentaires (III).

Dommages causés à l'entreprise par les retards apportés dans la remise des terrains et des projets d'exécution : indemnité allouée comprenant la perte d'industrie, perte sur frais généraux, matériel et avances d'argent (XV, XVI).

Moellons extraits de carrières non prévues au devis. Pas de prix supplémentaire : les carrières prévues n'étaient pas épuisées (XII).

Ordre. — Déblais exécutés en dehors du profil-type sans justification d'un ordre des ingénieurs ou d'un cas de force majeure : pas d'allocation de prix (V, VI, VII). — Transport supplémentaire de déblai ordonné : indemnité (X).

Ouvrages d'art imprévus présentant des difficultés particulières d'exécution : indemnité accordée (XIV).

Prix du béton comprenant la fourniture de la pierre cassée sans distinction de provenance : prix de la maçonnerie établi d'après la provenance des matériaux (XIII).

Remplissage en pierres sèches des vides existant en dehors du revêtement de souterrains : travail compris dans celui du revêtement (VIII).

Travail supplémentaire : indemnité allouée (XI).

I. SUR LES CONCLUSIONS *du Ministre tendant à faire exonérer l'État du payement d'une somme de* 66.185f,48, *allouée à raison de la dureté exceptionnelle du rocher :*

Considérant que la disposition finale de l'article 63 du cahier des charges porte que « l'entrepreneur ne pourra réclamer aucune plus-value pour les changements de toute nature qui pourraient se produire dans la nature ou la disposition des roches rencontrées dans les tranchées ou les souterrains, et qu'il est tenu compte de cet aléa dans les prix ».

Considérant qu'il suit de là que les prix portés à la première section du bordereau de l'entreprise pour les déblais de rocher s'appliquent aux déblais de roc de toute nature exécutés au cours de l'entreprise, et que les sieurs Grau et Polinelly n'étaient pas fondés à soutenir que l'extraction de certains bancs dont la dureté exceptionnelle n'aurait pas été relevée par les sondages ne rentrait pas dans les prévisions du marché; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture leur a accordé pour ce motif un supplément de prix de 66.185f,48;

II. *Sur les conclusions du Ministre tendant à la suppression de l'indemnité de* 11.296f,68, *accordée pour foisonnement imprévu des déblais des tranchées et souterrains à compter pour les transports, et sur le recours incident des entrepreneurs, tendant à ce que cette somme soit élevée à* 20.320f,20.

Considérant que, d'après l'article 51 du cahier des charges, les terrassements sont cubés au déblai, et que, d'après les nos 1 et 2

de la section première du bordereau, le prix du mètre cube de déblai de terre, gravier, sable, argile et rocaille, ainsi que du mètre cube de rocher employé dans les terrassements comprend le transport; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé aux entrepreneurs une allocation supplémentaire pour le transport des déblais de rocher à cause du foisonnement;

III. *Sur les conclusions du Ministre tendant à la suppression de l'indemnité de* 4 344f,25, *accordée à raison d'un cube supplémentaire de déblai extrait de la tranchée du Tiercelet, et sur le recours incident des sieurs Grau et Polinelly tendant à ce que cette somme soit élevée à* 9.711f,64 :

Considérant que, aux termes de l'article 50 du cahier des charges, avant de commencer les terrassements, l'entrepreneur devra se rendre compte de l'exactitude du calcul des terrasses, tant pour le cube que pour les distances des transports; il lui est accordé à cet effet un délai d'un mois à dater de la notification du piquetage faite à l'entrepreneur par l'ingénieur; passé ce délai, les profils en travers, le piquetage et le calcul des terrasses sont considérés comme vérifiés et acceptés par l'entrepreneur;

Considérant qu'en admettant que les profils en travers n'aient pas été communiqués aux sieurs Grau et Polinelly, au moment même de la notification du piquetage, il est établi que ces profils, avec les profils en long et le calcul des terrassements leur ont été remis conformément à l'article 50 précité; qu'avant de commencer les travaux et dans le délai d'un mois à partir du jour de la notification de toutes ces pièces a été opérée, les entrepreneurs n'ont fait aucune réclamation ni réserve; que, dès lors, ils ne peuvent soutenir qu'ils ne les ont pas vérifiées et acceptées, et qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture leur a accordé une somme de 4.344f,25, à raison d'un cube supplémentaire de déblai extrait de la tranchée du Tiercelet;

IV. *Sur le recours incident des entrepreneurs tendant à obtenir une indemnité de* 3.601f,50, *à raison des emprunts qu'ils ont dû faire à des carrières pour remplacer les déblais qui ont glissé dans la Loire par suite de l'escarpement :*

Considérant que les sieurs Grau et Polinelly ont pu, avant l'adjudication, se rendre compte de la situation des lieux; que, s'ils entendent soutenir que les faits sur lesquels ils fondent leur demande, ont le caractère d'événements de force majeure, ils ne sont plus recevables à le prétendre, par le motif qu'ils n'ont pas signalé ces faits à l'administration dans le délai prévu par l'article 28 du cahier des clauses et conditions générales;

V. *Sur les conclusions du Ministre tendant à faire exonérer l'État du payement d'une somme de* 3.430f,53 *pour déblais exceptionnels des souterrains en dehors des profils :*

Considérant que d'après l'article 60, paragraphe 7, du cahier des charges, le prix porté au bordereau ne s'applique aux déblais exceptionnels des souterrains en dehors du profil-type que s'ils sont exécutés par ordre de l'ingénieur, et qu'il n'est rien compté pour les arrachements et éboulements en dehors du profil prescrit;

Considérant que les entrepreneurs n'ont pas établi que les déblais exceptionnels des souterrains en dehors du profil-type ont été exécutés par ordre des ingénieurs; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture leur a alloué de ce chef une somme de 3.430f,53.

VI. *En ce qui touche une autre indemnité de* 3.884f,68, *pour les déblais qui auraient été exécutés dans le souterrain de la Tranchardière, en dehors des profils :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les ingénieurs n'ont pas prescrit d'exécuter de déblais en dehors du profil du souterrain de la Tranchardière, et que les éboulements qui se sont produits, alors surtout que la nature du terrain avait été révélée par une galerie ouverte sur toute la longueur du tunnel, ne constituent pas un événement de force majeure; que dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué aux entrepreneurs une somme de 3.884f,68 à raison de ces éboulements;

VII. *Sur le recours incident des sieurs Grau et Polinelly, tendant à obtenir une somme de* 12.271f,14 *pour le déblais d'une couronne d'assainissement de* 0m,10 *autour des maçonneries :*

Considérant que les entrepreneurs n'ont reçu aucun ordre de réserver un espace de 0m,10 autour des maçonneries, et qu'il résulte seulement des indications du profil-type, conformément aux prescriptions de l'article 60, paragraphe 11, du devis que si, dans l'exécution, des vides se produisaient entre la maçonnerie et la roche ils seraient garnis avec des pierres sèches;

VIII. *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de la somme de* 4.465f,72 *allouée pour maçonnerie de pierres sèches destinée à remplir les vides existant en dehors du revêtement des souterrains :*

Considérant qu'aux termes de l'article 60, paragraphe 11, du cahier des charges, du prix du revêtement des souterrains, comprend le remplissage en pierres sèches de tous les vides en dehors

du profil de revêtement; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé aux entrepreneurs un prix supplémentaire pour ce travail;

IX. *Sur le recours incident des entrepreneurs tendant à l'allocation d'une plus-value de* 6.721f,27 *pour les parements vus des piédroits des souterrains :*

Considérant que l'arrêté attaqué constate que l'État reconnaît devoir ladite somme; qu'elle est comprise dans le total de 231.148f,45, allouée par le conseil de préfecture aux entrepreneurs, et qu'ainsi il a déjà été fait droit à leurs conclusions;

X. *Sur les conclusions du ministre tendant à la réduction à* 5.331f,32 *de l'indemnité de* 28.436f,25 *allouée aux entrepreneurs pour transport de déblais en dehors du lot d'adjudication :*

Considérant qu'en vertu d'ordres de service, des déblais provenant de la tranchée et du souterrain de la Tranchardière ont été transportés au talus de la station de Saint-Just; qu'un supplément de prix était dû pour ce motif aux entrepreneurs et qu'il en sera fait une juste appréciation en le fixant à 10.000 francs;

XI. *En ce qui touche la plus-value de* 2.171f,42 *pour les angles saillants des contreforts du viaduc de Saint-Just :*

Considérant que la façon des arêtes des moellons piqués formant les angles saillants des contreforts n'est pas comprise dans le prix porté au bordereau pour la maçonnerie des ouvrages d'art; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a alloué aux entrepreneurs un prix supplémentaire de 2.171f,42 à raison de ce travail;

XII. *Sur le recours incident des entrepreneurs tendant à obtenir une indemnité de* 8.332f,47 *à raison de l'extraction de moellons de choix de carrières non prévues au devis, par suite de l'épuisement de celles qui y étaient indiquées :*

Considérant qu'il résulte de l'expertise que les carrières rentrant dans les conditions prévues par l'article 17 du devis pour fournir les moellons de choix n'étaient pas insuffisantes;

XIII. *Sur les conclusions du ministre tendant à ce que l'État soit exonéré du payement de supplément de prix : de* 101f,40 *pour les moellons de carrières employés dans le béton, et de* 208f,55 *pour ceux qui ont servi aux maçonneries :*

Considérant que les articles 11 et 12 du bordereau fixent le prix du béton au mètre cube, quelle que soit la provenance des pierres cassées qui entrent dans sa composition; qu'ainsi c'est à

tort que l'emploi de pierres de carrières dans le béton a fait l'objet d'une allocation suplémentaire de 101f,40 :

Mais considérant que le bordereau (nos 13 à 16) fixe des prix différents pour la maçonnerie de moellons ordinaires, piqués ou smilés, suivant qu'ils proviennent de déblais ou de carrières; que le ministre n'établit pas que le conseil de préfecture ait décidé à tort que des moellons de carrières ont été employés dans les maçonneries, et qu'il n'est pas fondé, dès lors, à demander la suppression de l'indemnité de 208f,55 accordée aux entrepreneurs à raison de ce fait;

XIV. *En ce qui touche la plus-value de* 3.423f,93 *sur les ouvrages d'art non prévus au marché :*

Considérant qu'en vertu d'ordres de service les sieurs Grau et Polinelly ont construit deux passages supérieurs et deux passages inférieurs qui n'étaient pas prévus au marché; que ces ouvrages d'art présentaient des difficultés particulières d'exécution et que par suite le ministre n'est pas fondé à soutenir que les prix du bordereau doivent leur être appliqués sans majoration; que c'est au contraire avec raison que le conseil de préfecture a décidé que ces travaux devaient donner lieu à une allocation supplémentaire;

XV. *Sur les conclusions du ministre tendant à ce que l'indemnité de* 23.351f,84 *pour retard dans la remise des terrains et des projets d'exécution soit réduite à* 3.731f,34, *et sur le recours incident des entrepreneurs tendant à ce que cette indemnité soit élevée à* 24.699f,11 :

Considérant que, par application de l'article 64 du devis, l'entrepreneur pourra réclamer une indemnité pour la gêne que les retards dans l'acquisition des terrains à occuper pourraient apporter à l'exécution des travaux, si ces retards se prolongent plus de quatre mois après l'approbatian de l'adjudication, et s'ils sont de nature à entraver l'organisation des chantiers;

Considérant qu'il n'est pas contesté qu'un certain nombre de terrains nécessaires à l'exécution des travaux prévus au marché n'ont été livrés aux entrepreneurs que longtemps après l'expiration du délai de quatre mois prévu par la disposition précitée; qu'il résulte, en outre, de l'instruction que les projets et dessins d'exécution de plusieurs ouvrages ont été remis tardivement; que l'expertise établit que ces retards ont gêné l'exécution des travaux et donné lieu à de fausses manœuvres onéreuses pour les entrepreneurs, et que le conseil de préfecture a fait du pré-

judice qu'ils ont souffert une exacte appréciation en l'évaluant à 23.351f,84;

XVI. *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de l'indemnité de* 30.000 *francs pour frais généraux, matériel, avance d'argent par suite du retard d'une année apporté à l'exécution des travaux, et sur le recours incident des entrepreneurs tendant à ce que cette indemnité soit élevée à* 50.000 *francs :*

Considérant que l'article 70 du devis prévoit que l'exécution des travaux aura lieu dans le délai de deux ans à partir de l'approbation de l'adjudication, et que l'article 71 n'autorise l'administration à porter la durée de l'exécution des travaux de deux ans à cinq ans, sans que les entrepreneurs puissent élever aucune réclamation, que si cette prolongation a pour cause l'insuffisance des crédits;

Considérant que par suite de la remise tardive des terrains et des projets d'exécution une troisième campagne a été nécessaire pour terminer les travaux; que les entrepreneurs ont droit à une indemnité à raison du dommage consistant en pertes d'industrie, pertes sur frais généraux, matériel et avances d'argent qui ont été la conséquence de cette prolongation, et qu'il résulte de l'expertise que c'est avec raison que le conseil de préfecture a évalué cette indemnité à la somme de 30.000 francs, qui constitue un dédommagement suffisant même pour les pertes de temps et d'industrie que les entrepreneurs ont personnellement éprouvées :

Sur les intérêts des intérêts : . . . .

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en mettant les frais d'expertise pour les deux tiers à la charge de l'État et pour le surplus à la charge des entrepreneurs... (Sont retranchées des allocations accordées par le conseil de préfecture : 1° 66.185f,48 pour déblais d'un roc d'une dureté exceptionnelle; 2° 11.296f,68 pour foisonnement imprévu des déblais; 3° 4.344f,25 pour le cube de la tranchée du Tiercelet; 4° 3.430f,53 pour déblais des souterrains en dehors des profils; 5° 3.884f,68 pour déblais du souterrain de la Tranchardière, en dehors des profils par suite de la nature du roc; 6° 4.465f,72 pour remplissage en maçonnerie des vides en dehors des profils; 7° 101f,40 pour emploi de pierres de carrières dans le béton. L'indemnité mise à la charge de l'État pour transports de déblais en dehors du lot d'adjudication est réduite à 10.000 francs. Les frais d'expertises seront supportés pour les deux tiers par

l'État et pour le surplus par les sieurs Grau et Polinelly. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts capitalisés aux 3 avril 1890 et 4 avril 1891. Surplus des conclusions du ministre et recours incident rejetés.)

(N° 467)

[23 décembre 1892]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Varinot, Huardel et Fischbach.)

Article 41. — Réclamations formulées plus de vingt jours après la présentation du décompte à l'entrepreneur; non-recevabilité (V).

Déblais. — Difficultés exceptionnelles non justifiées (I); — déblais supplémentaires ordonnés par les ingénieurs en vertu du droit que leur réservait le cahier des charges; prix du devis applicable (VIII).

Déblais supplémentaires non prévus au devis; indemnité (VI).

Procédure. — Double degré de juridiction. — moyens nouveaux. — On est recevable à invoquer devant le Conseil d'État des moyens nouveaux à l'appui de conclusions déjà soumises au conseil de préfecture.

Remblai d'une largeur supérieure à celle prévue au devis. Absence d'ordre écrit. Refus de payer l'excédant (VII).

Sujétions. — Activité exceptionnelle; ordre donné aux entrepreneurs en cours d'exécution, de terminer leurs travaux avant la date normale d'achèvement : allocation d'une indemnité (II) (*).

Sujétions établies pour des déblais supplémentaires : indemnité due (VIII); — non établies : pas d'indemnité (III, IX, X).

Travail compris dans le prix d'un autre : rejointoiement payé par le prix de la maçonnerie (IV).

I. SUR LE CHEF DE RÉCLAMATION *relatif à la plus-value pour dif-*

(*) Rapp., pour les travaux du génie, 6 mai 1887. Malègue, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 361; 1er juillet 1887, Ministre de la guerre. *Arr. du C. d'Ét.*, p. 538.

ficultés imprévues dans l'exécution des tranchées du deuxième lot:

Considérant qu'il résulte de l'expertise et des pièces versées au dossier qu'il ne s'est pas rencontré, dans l'exécution, des déblais dont l'extraction ait présenté des difficultés qui ne pouvaient être prévues lors de l'adjudication des travaux; que dès lors, la demande de supplément de prix des entrepreneurs doit être rejetée :

II. *En ce qui concerne la plus-value réclamée à raison des conditions dans lesquelles a été opérée l'extraction des déblais dans la tranchée de la Belle-Épine, à partir du* 22 *octobre* 1883 *et jusqu'à l'achèvement des travaux :*

Considérant que, si, dans les conclusions prises sous ce chef devant le Conseil d'État par les entrepreneurs, ceux-ci ont produit des moyens nouveaux à l'appui des réclamations formulées par eux devant le conseil de préfecture, ils n'ont pas présenté de demandes nouvelles; qu'ainsi il y lieu de rejeter la fin de non-recevoir opposée par le ministre à une partie desdites conclusions et tirée de ce que le conseil de préfecture n'en aurait pas été préalablement saisi:

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notammant de la déclaration des ingénieurs sous les ordres desquels travaillaient les sieurs Varinot et consorts, que jusqu'au mois d'octobre 1883 ceux-ci avaient conduit les travaux de leur entreprise avec une activité satisfaisante et qu'aucun retard ne pouvait leur être reproché; qu'à ladite date et pour donner satisfaction au désir exprimé par le ministre de la guerre, le ministre des travaux publics a prescrit aux ingénieurs de prendre les mesures nécessaires pour que les travaux de la ligne de Révigny à Saint-Dizier fussent terminés le 1er avril 1884, c'est-à-dire à une époque antérieure à la date qui eût été celle de leur achèvement si les travaux avaient continué à être exécutés en suivant la marche normale de l'entreprise; qu'en conséquence les entrepreneurs ont dû modifier l'organisation de leurs chantiers, augmenter leur personnel et leur matériel dans des conditions onéreuses; qu'ils ont dû déblayer complètement la tranchée dans la moitié de sa largeur et dans toute sa longueur, afin de permettre la pose de la première voie avant d'attaquer les déblais de l'autre moitié de la plate-forme; qu'en outre, ils ont été gênés dans l'extraction de ces derniers déblais par les travaux de pose et de ballastage de la première voie ainsi que par le passage des trains; qu'à raison de ces diverses sujétions il leur est dû une indemnité

et qu'il y a lieu, à raison des causes d'indemnité retenues par le Conseil d'élever l'allocation proposée par le tiers expert à la somme de 80.000 francs;

III. *En ce qui concerne le prix à appliquer aux maçonneries en parements vus de divers ouvrages d'art* (5ᵉ *chef du* 2ᵉ *lot et* 10ᵉ *chef du* 3ᵉ *lot*)*:*

Considérant que, d'après les indications des articles 19 des devis, les ouvrages de maçonnerie dont il s'agit devaient être exécutés en moellons épincés ou têtués provenant des carrières de Lérouville; que la façon de ces ouvrages est définie par les articles 24 et 75 des cahiers des charges et que les entrepreneurs ne justifient d'aucun ordre écrit qui leur aurait imposé des fournitures ou des mains-d'œuvre différentes de celles prévues aux articles précités; qu'au contraire, par un ordre de service du 20 septembre 1882 l'ingénieur à enjoint aux entrepreneurs de se conformer strictement aux prescriptions du marché en ce qui concerne ces ouvrages; que, dans ces circonstances, les entrepreneurs n'ont droit qu'aux prix portés aux bordereaux pour la maçonnerie en moellons de Lérouville augmentés de la plus-value pour parements vus de moellons épincés ou têtués et que c'est à tort que le conseil de préfecture leur a alloué un prix supérieur;

IV. *En ce qui concerne le prix spécial réclamé pour rejointoiement des maçonneries en parements vus de moellons têtués du* 3ᵉ *lot :*

Considérant que la plus-value de 2 francs par mètre superficiel alloué aux entrepreneurs pour ces ouvrages comprend, aux termes de l'article 43 du bordereau des prix du 3ᵉ lot, le rejointoiement, et que, dès lors, en ce qui concerne ce lot, les sieurs Varinot et autres ne sont pas fondés à demander un prix spécial pour ce travail;

V. *En ce qui concerne les indemnités réclamées par application de l'article* 32 *des clauses et conditions générales, à raison des différences en plus ou en moins entre les quantités prévues et les quantités exécutées de diverses natures d'ouvrages :*

Considérant qu'il résulte des pièces jointes au dossier que les décomptes définitifs des travaux des 2ᵉ et 3ᵉ lots ont été présentés le 7 avril 1884 aux entrepreneurs et que ceux-ci ont présenté les réclamations ci-dessus spécifiées pour la première fois le 19 mars 1885 dans leur mémoire introductif d'instances devant le conseil de préfecture, c'est-à-dire en dehors du délai de vingt jours qui leur était imparti par l'article 41 des clauses et conditions géné-

rales; que c'est donc avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ces réclamations comme non recevables.

VI. *En ce qui concerne la somme de 476f,03 réclamée pour déblais exécutés dans deux petites tranchées et qui auraient été omises au décompte* (3e *lot, chef* no 1, § 2) :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport des experts que le cube total des déblais de la ligne a été fixé, d'après des profils contradictoires levés avant le commencement des travaux à 350.823m3,88, que ce chiffre figure au décompte augmenté seulement de 18.813m3,89 correspondant aux déblais supplémentaires des tranchées à l'aval et à l'amont du tunnel; qu'il est reconnu par l'administration que les entrepreneurs ont reçu l'ordre d'extraire dans deux autres tranchées 364m3,60 de déblais supplémentaires; que, ces déblais ne figurant pas au décompte, les entrepreneurs sont fondés à en demander la rectification sur ce point et qu'il y a lieu de ce chef de condamner l'État à payer la somme de 476f,03.

VII. *En ce qui concerne la somme de 581f,47 réclamée pour un emprunt de terre entre les piquets 202 et 203* (3e *lot, chef* no 1, § 3) *:*

Considérant qu'il résulte du rapport du tiers expert que les entrepreneurs ont donné à un des remblais de la ligne une largeur supérieure à celle qu'il devait avoir d'après le projet, que c'est cet élargissement du remblai qui a nécessité l'emprunt de 445m3,37 sur lequel porte la contestation et qu'aucun ordre écrit des ingénieurs ne l'avait prescrit; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que l'État a refusé de payer aux entrepreneurs ce cube de déblais;

VIII. *En ce qui concerne la plus-value de 17.409f,31 réclamée pour les déblais supplémentaires de la tranchée aval du souterrain :*

Considérant que ce supplément de déblais a été occasionné par l'adoucissement de l'inclinaison des talus de ladite tranchée que l'article 6 du cahier des charges réservait aux ingénieurs le droit de régler en cours d'exécution des travaux et suivant les circonstances, et qu'aux termes du bordereau des prix, le prix du mètre cube de déblais est applicable, quelles que soient les inclinaisons données au talus; que, dès lors, c'est à bon droit que ces déblais n'ont pas été considérés comme des déblais imprévus et comptés à un prix supérieur au prix no 1 du bordereau;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il a été

reconnu par les ingénieurs eux-mêmes que le profil des talus a été modifié en cours d'exécution et que les entrepreneurs ont dû établir une banquette à une certaine hauteur du talus pour maintenir les terres; qu'il leur est dû une indemnité à raison des remaniements de déblais et autres mains-d'œuvre qu'a nécessités ce travail et qu'il résulte du rapport du tiers expert que la plus-value de 0f,27 allouée de ce chef par le ministre est insuffisante et doit être portée à 1 franc; qu'il y a lieu dès lors et pour cette cause d'ajouter au décompte la somme de 8.449f,32;

IX. *En ce qui concerne le prix réclamé pour remaniement des terres provenant de déblais exécutés en régie par l'administration* (3e *lot,* 4e *chef*) *:*

Considérant que, si les entrepreneurs ont repris et chargé sur wagons des terres provenant de fouilles exécutées en régie par l'administration, il leur a été alloué pour ce travail le prix n° 4 du bordereau de 0f,40 pour « remaniement de 1 mètre cube de déblais déjà fouillés, pour fouille, charge, jet de pelle, décharge et régalage » et que les entrepreneurs ne justifient pas avoir subi dans l'exécution de ce travail des sujétions de nature à leur donner droit à un prix supérieur;

X. *En ce qui concerne le cube des terres remaniées par la formation des chemins latéraux et le prix à allouer pour ce travail* (3e *lot,* 8e *chef*) *:*

Considérant que les entrepreneurs n'établissent pas qu'ils aient été obligés de remanier un cube supérieur au tiers du volume des terres employées à l'établissement de ces chemins, que pour ce tiers il leur a été alloué le prix de 0f,40 fixé au bordereau n° 4 pour remaniement de 1 mètre cube de déblais déjà fouillés, que ce prix comprend le premier jet de pelle et qu'il résulte du rapport des experts qu'il n'a été fait qu'un jet de pelle pour les déblais remaniés; que, dès lors, la réclamation des entrepreneurs, qui tend à l'allocation d'un prix supérieur au prix n° 4 et pour une quantité plus grande que le tiers des déblais employés à l'établissement des chemins latéraux doit être rejetée;

XI. *En ce qui concerne le fossé maçonné établi au point* 167 + 17,69 (3e *lot,* 20e *chef*) *:*

Considérant qu'il résulte des constatations de la majorité des experts que la maçonnerie de ces fossés a été faite en moellons têtués; que, dès lors, les entrepreneurs ne sont pas fondés à réclamer le prix de la maçonnerie en moellons smillés;

Sur les 2e *et* 7e *chefs du* 2e *lot et sur les chefs* nos 1, 4 *et* 5 *du* 3e *lot :*

Considérant que le Ministre reconnaît que les entrepreneurs ont droit pour ces divers chefs à une somme totale de 5.324f,94; que l'État doit être condamné à payer ladite somme acceptée par les sieurs Varinot et consorts;

En ce qui concerne les autres chefs de réclamation des entrepreneurs contenus dans leur mémoire du 19 mars 1885 :

Considérant que les sieurs Varinot et consorts ont déclaré les abandonner ; que, dès lors, il n'y a lieu à y statuer;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu de réduire de 350.000 francs à 94.250f,29 les indemnités et suppléments de prix à allouer aux entrepreneurs en sus du montant de leurs décomptes arrêté par les décisions du Ministre des travaux publics en date du 12 février 1885 à 1.495.752f,10;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que dans les circonstances de la cause il convient de les mettre pour un quart à la charge des sieurs Varinot et consorts et pour le surplus à la charge de l'État;

Sur les intérêts des intérêts : . . . .

... (L'État payera aux sieurs Varinot, Huardel et Fischbach, la somme de 94.250f,29 en sus de celle de 1.495.752f,10, montant des décomptes arrêtés par les décisions du Ministre des travaux publics en date du 12 février 1885, avec intérêts du solde à partir du 19 mars 1885 capitalisés aux dates des 2 novembre 1886, 10 avril 1888, 30 novembre 1889 et 18 novembre 1891. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les frais d'expertise sont mis pour un quart à la charge des entrepreneurs et pour le surplus à la charge de l'État. Ils sont liquidés à la somme de 11.459f,60 dont 5.000 francs pour l'expert Bourdet; 4.818f,50 pour l'expert de l'État; et 2.441f,10 pour le tiers expert. Surplus des conclusions du Ministre et recours incident des sieurs Varinot et autres rejetés. L'État supportera un quart des dépens.)

(N° 468)

[23 décembre 1892]

Travaux publics. — Projet d'adduction d'eau pour l'alimentation et l'irrigation d'une commune. — Travaux non effectués. — Honoraires de l'ingénieur. — (Commune de Tipaza contre sieur Michellet.)

L'ingénieur qui a dressé un projet d'adduction d'eau pour

l'alimentation et l'irrigation d'une commune, a droit aux honoraires prévus lors du contrat, bien que les travaux n'aient pas été exécutés par suite de l'insuffisance des ressources de la commune et de l'impossibilité d'arriver à la constitution d'un syndicat d'irrigation.

CONSIDÉRANT que, par délibération du conseil municipal en date du 29 août 1886, le sieur Michellet, ingénieur-hydraulicien à Alger, a été chargé de dresser un projet d'aménagement des eaux de l'Oued-Nador, en vue de l'alimentation en eau potable et de l'irrigation d'une partie du territoire de la commune; que les honoraires de cet ingénieur ont été fixés par la même délibération à 3 p. 100 de l'ensemble de la dépense;

Considérant que le projet dont s'agit, avec plans et devis montant à 220.000 francs, a été approuvé sans modifications par une seconde délibération du même conseil municipal, en date du 27 février 1887, portant vote d'un emprunt de 60.000 francs.

Considérant que pour demander l'annulation de l'arrêté attaqué, la commune se fonde d'une part sur l'insuffisance de ses ressources, et l'impossibilité d'arriver à la constitution d'un syndicat d'irrigation, et d'autre part sur ce que le projet présenté par le sieur Michellet, auquel il n'a pas été donné suite, n'était pas susceptible d'exécution;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que la première partie du projet, relative à l'adduction d'eau potable, a été approuvée sans observation par la commission des travaux départementaux et que la seconde concernant l'irrigation a été l'objet d'un avis favorable de l'administration des ponts et chaussées; qu'ainsi la commune n'est pas fondée à prétendre que le projet n'était pas susceptible d'être mis à exécution;

Considérant, d'autre part, que la commune qui s'est formellement engagée à rémunérer le sieur Michellet d'après un taux déterminé ne peut lui opposer ni aujourd'hui l'insuffisance de ses revenus, ni l'impossibilité dans laquelle elle s'est trouvée d'arriver à la formation du syndicat d'irrigation qu'elle avait en vue, et que, dès lors, sa requête doit être rejetée;

Sur les intérêts des intérêts : . . . .

... (Requête de la commune rejetée. Les intérêts alloués au sieur Michellet seront capitalisés au 29 avril 1891 et au 3 mai 1892, pour produire eux-mêmes intérêts à 6 p. 100, taux légal de l'Algérie, à partir de cette date. La commune supportera les dépens.)

(N° 469)

[23 décembre 1892]

Travaux publics. — Architecte. — Entrepreneur. — Responsabilité. — Vices de construction. — Procédure : recours incident. — (Sieur Saint-Ginest contre ville de Besançon et sieur Sauvanet.)

Les défectuosités qui proviennent, non d'un vice du plan, mais des malfaçons commises par l'entrepreneur, n'engagent pas la responsabilité principale et directe de l'architecte. Mais si l'architecte n'a pas exercé une surveillance suffisante sur les travaux, il peut être condamné à la garantie des condamnations prononcées contre l'entrepreneur, en cas d'insolvabilité de celui-ci.

Le retard dans l'achèvement des travaux, lorsqu'il ne cause pas de préjudice appréciable, ne donne pas lieu au payement d'une idemnité.

Recours incident d'intimé à intimé. — Lorsqu'à la suite d'un arrêté qui condamne solidairement un architecte et un entrepreneur à réparer le dommage résultant des vices de construction, l'architecte s'est seul pourvu devant le Conseil d'État contre cet arrêté, l'entrepreneur n'est pas recevable à demander par voie de recours incident contre la ville défenderesse comme lui au recours principal, la décharge des condamnations prononcées contre lui (*).

En ce qui concerne *la responsabilité de l'architecte et de l'entrepreneur à raison des défectuosités constatées par les experts dans la construction de l'observatoire de la Bouloie :*

Sur le recours principal du sieur Saint-Ginest :

Considérant qu'il est établi par l'instruction que ces défectuosités résultent pour la plupart de l'emploi par l'entrepreneur de matériaux de mauvaise qualité et que les autres proviennent d'un défaut de soins dans l'exécution ou dans l'entretien des travaux; qu'à la vérité les défendeurs soutiennent que l'architecte a engagé sa responsabilité en ne précisant pas dans le devis les

(*) Voy. 9 août 1865, commune de Montier-en-Der, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 790. — Teissier et Chapsal, *Procédure devant les Conseils de préfecture*, p. 454.

bancs des carrières dans lesquelles devait être extraite la pierre de taille, notamment la pierre de Saint-Paul-Trois-Châteaux;

Mais considérant que le cahier des charges prévoyait expressément que la pierre de taille devait être saine, sans trou ni fils, ni poils vicieux, ni mous ou tendrières; qu'elle devait être extraite en bonne saison et avoir perdu son eau de carrière; que ces prescriptions étaient suffisantes pour assurer, si elles avaient été observées, la bonne exécution des ouvrages dans lesquels cette pierre devait être employée;

Considérant, d'autre part, que si les experts ont critiqué la faible épaisseur des murs du bâtiment de l'équatorial coudé et y ont vu un vice du plan, il n'est pas établi que l'épaisseur donnée à ces murs et imposée d'ailleurs, par la destination même de cette partie de l'édifice, ait présenté aucun inconvénient dans le cas où la pierre employée à leur construction eût réuni les qualités exigées par le cahier des charges; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a admis la responsabilité principale et directe de l'architecte et l'a condamné solidairement et conjointement avec l'entrepreneur; qu'il y a lieu, en conséquence, de décharger le sieur Saint-Ginest de la condamnation prononcée contre lui de ce chef;

Mais considérant qu'il résulte des pièces du dossier que le sieur Saint-Ginest, chargé de la direction des travaux, n'a pas été, ainsi qu'il le soutient, dispensé par la ville de l'obligation de les surveiller et que l'instructiou établit qu'il n'a pas exercé cette surveillance d'une manière suffisante; que, dès lors, et à raison de cette négligence il doit être condamné à garantir à la ville de Besançon des condamnations prononcées contre l'entrepreneur, en cas d'insolvabilité de ce dernier.

Sur le recours incident du sieur Sauvanet :

Considérant que le sieur Sauvanet a demandé, par la voie du recours incident, a être déchargé des condamnations prononcées contre lui par l'arrêté du conseil de préfecture; mais que ces conclusions sont en réalité dirigées contre la ville en faveur de laquelle ces condamnations sont intervenues; que le sieur Sauvanet, qui n'a pas formé de pourvoi contre l'arrêté du 13 mars 1888, n'est pas recevable à l'attaquer par la voie du recours incident à l'encontre de la ville, défenderesse comme lui, au pourvoi principal du sieur Saint-Ginest; qu'ainsi ses conclusions de ce chef ne sont pas recevables;

En ce qui concerne les indemnités de 1.200 francs et de 5.000 francs allouées à la ville par le conseil de préfecture, la

première à raison de l'état des façades est et nord, la seconde pour le retard apporté à l'achèvement des travaux :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les façades nord et est ne sont pas dégradées et que la ville n'a pas éprouvé de préjudice appréciable par suite du retard apporté à l'achèvement complet des travaux; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné la réparation de dommages qui ne se sont pas produits; qu'il suit de là qu'il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué en tant qu'il a condamné conjointement et solidairement l'architecte et l'entrepreneur au payement de la somme de 6.200 francs dont s'agit;

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'ils doivent être mis en totalité à la charge du sieur Sauvanet, sauf recours de la part de la ville contre le sieur Saint-Ginest, en cas d'insolvabilité de l'entrepreneur... (Les sieurs Saint-Ginest et Sauvanet sont déchargés de l'obligation de payer à la ville 6.200 francs, pour indemnité à raison de l'état des façades nord et est et du retard dans l'achèvement des travaux. Sieur Saint-Ginest déchargé des autres condamnations prononcées directement contre lui: mais déclaré garant envers la ville, en cas d'insolvabilité de l'entrepreneur, des condamnations maintenues contre ce dernier. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Recours incident du sieur Sauvanet rejeté. Dépens mis pour moitié à la charge de la Ville et pour le surplus à la charge du sieur Sauvanet.)

(N° 470)

[23 décembre 1892]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — Étang. — Chenal destiné au transport des matériaux. — Opposition contre l'arrêté préfectoral : absence d'effet suspensif. — (Sieur et dame de Ravel d'Esclapon contre Compagnie agricole du colmatage de la Crau.)

L'administration peut autoriser une occupation temporaire pour le simple établissement des voies de service nécessaires à l'exécution de travaux publics.

L'occupation temporaire peut être autorisée lorsqu'elle peut avoir pour conséquence des dommages permanents. — L'expropriation n'est pas nécessaire en conséquence pour occuper tem-

porairement un étang en vue d'y creuser un chenal destiné à la circulation des bateaux transportant les matériaux.

L'opposition formée devant le conseil de préfecture contre l'arrêté d'occupation temporaire ne fait pas obstacle à l'occupation des terrains et aux constatations préalables prescrites pour le règlement de l'indemnité. — Elle n'a pas d'effet suspensif.

Vu la requête pour les sieurs et dame Ravel d'Esclapon... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 28 mai 1887, par lequel le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône a rejeté le recours qu'ils avaient formé contre l'arrêté pris le 31 août 1886, par le préfet de ce département, à l'effet d'autoriser l'occupation de l'étang du Londres dont ils sont propriétaire; — *Ce faisant, attendu* que ledit arrêté rendu au profit de la Société des dessèchements des marais de Fos et du Colmatage de la Crau est illégal; en premier lieu, parce que l'occupation qu'il autorise, qui donne le droit à ladite Société de creuser au travers de l'étang du Londres un chenal destiné à la circulation des bateaux à vapeur, entraîne la destruction de la propriété occupée en rendant la pêche impraticable; qu'en second lieu, cette occupation présente un caractère indéfini; qu'enfin, en supposant qu'elle prenne fin, il sera impossible à la Compagnie de remettre les lieux dans l'état primitif; qu'ainsi pour tous ces motifs il était nécessaire de procéder par voie d'expropriation, annuler l'arrêté du préfet des Bouches-du-Rhône en date du 31 août 1886 sous réserve de tous dommages-intérêts, ainsi que les opérations d'expertise effectuées en vertu des dispositions du décret du 8 février 1868 à l'effet de constater la valeur des terrains avant l'occupation, opérations auxquelles il a été procédé malgré l'introduction du pourvoi qui avait un caractère suspensif; condamner en outre la Compagnie défenderesse à tous les dépens de première instance et d'appel;

. . . .

Sur le moyen tiré ***de ce que l'arrêté préfectoral du* 31 *août* 1886 *aurait autorisé une occupation indéfinie :***

Considérant qu'il résulte de l'examen de cet arrêté qu'il n'a autorisé la Société du Colmatage de la Crau à occuper la propriété des sieur et dame Ravel d'Esclapon que pendant la durée des travaux entrepris, qu'ainsi ce moyen doit être écarté;

Sur le moyen tiré de ce qu'il aurait été nécessaire de procéder par voie d'expropriation :

première à raison de l'état des façade propriété ne pouvant *pour le retard apporté à l'achèvemen* Compgnie, il n'y avait

Considérant qu'il résulte de l'in opriation ; qu'il appartiendra et est ne sont pas dégradées et outes les causes de dommages, préjudice appréciable par suit règlement définitif de l'indemnité complet des travaux ; qu'ai ce de leur droit de poursuivre s'il y fecture a ordonné la ré on compétente la répression de toute pas produits ; qu'il su par la Compagnie à leur droit, en dehors attaqué en tant qu' autorisée ;

ment l'architecte *de ce qu'une occupation temporaire ne* de 6.200 francs *uniquement pour l'établissement d'une ser-*

Sur les fra :

Considér que le droit conféré à l'administration par les mis en to implique nécessairement la faculté d'employer part de occupés à l'établissement de voies de service néces- de l'e l'exécution de travaux publics ;

déc *les conclusions tendant à l'annulation du constat auquel* in *procédé conformément au décret du 8 février* 1868 :

Considérant que l'opposition formée par les requérants devant le conseil de préfecture n'ayant pas d'effet suspensif, c'est à bon droit que malgré cette opposition il a été procédé à l'occupation des terrains et aux constatations prescrites par le décret du 8 février 1868, en vue d'arriver au règlement ultérieur de l'indemnité d'occupation... (Rejet. Dépens supportés par les requérants.)

(N° 471)

[24 décembre 1892]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations. — Qualité pour se pourvoir. — Mandat non justifié. — Non-recevabilité. — (Sieur Bourdon (par sieur Malaval).

Recours contre un arrêté du 2 *décembre* 1891 ; *Oise; prestations;* 1891 ; *commune de Remy)* ;

Vu le décret du 22 *juillet* 1806... (*Rejet. Le sieur Malaval ne justifie d'aucun mandat du sieur Bourdon, qui l'autorise à se pourvoir en son nom devant le Conseil d'État.*)

TRIBUNAL DES CONFLITS

(N° 472)

[5 novembre 1892]

Cours d'eau non navigables. — Police. — Travaux publics. — Compétence. — Destruction d'un barrage. — Action possessoire et en dommages-intérêts. — Conflit. — (Sieur Renard.)

Lorsque l'administration des ponts et chaussées, agissant en exécution d'un arrêté réglementaire sur la police des cours d'eau, a fait procéder à la destruction d'ouvrages établis par un particulier sur un cours d'eau non navigable, l'autorité judiciaire est incompétente pour statuer sur la question de dommages résultant de l'exécution des travaux.

Mais il ne lui appartient pas de prononcer sur la question de possession qui peuvent être la condition d'un droit à indemnité.

Vu l'arrêté du 30 mai 1892, par lequel le préfet du département du Jura a élevé le conflit d'attributions dans l'instance d'appel pendante devant le tribunal civil de Dôle entre le sieur Renard, propriétaire, et le préfet du Jura, représentant l'État;

Vu l'exploit introductif, en date du 8 mars 1892, par lequel le sieur Renard, agissant au possessoire, cite devant le juge de paix du canton de Montbarrey le préfet du Jura, « comme représentant l'État et l'administration des ponts et chaussées » pour : attendu que ledit sieur Renard est en possession, depuis plus d'un an, d'une pièce de pré sise à Germigney, lieu dit Pré-de-la-Loue ou Fotebolein, sur laquelle naît un grand nombre de sources; qu'il y avait établi un barrage de planches d'une longueur de 7 mètres environ,

(*) Tribunal des conflits, 20 décembre 1884, p. 928; — Cass. civ. 23 mars 1880, S. 1880, 1. 397; — 6 décembre 1881, S. 1882, 1. 221; — 12 février 1883, S. 1883, 1. 312; — Req. 23 juillet 1889, S. 1892, 1. 404.

pour permettre aux eaux de ces sources d'aller dans un canal de dérivation creusé par lui, et que, de plus, il avait établi un autre barrage en épines et planté des pieux servant d'axe à la Loue; attendu que, depuis moins d'un an, vers le 15 avril 1891, l'administration des ponts et chaussées, s'appuyant sur un arrêté préfectoral du 29 juillet 1878, a fait procéder à la démolition du barrage en planches et du barrage en épines, a arraché les pieux et a détruit un îlot naturel d'environ 2 mètres cubes de terre...; plaise à M. le juge de paix... sous le bénéfice de la preuve sur les lieux litigieux, en cas de contestation, maintenir le demandeur dans la possession de terre dont s'agit et faire défense de l'y troubler dans l'avenir; ordonner que le défendeur, ès qualité, devra rétablir les lieux dans leur état primitif et dans les huit jours de la prononciation du jugement..., sinon et faute par lui de ce faire, le condamner en 200 francs de dommages-intérêts; le condamner, en outre, pour le préjudice causé, à 500 francs de dommages-intérêts et à tous les dépens...;

Vu la sentence du juge de paix, en date du 12 mars 1892, qui se déclare incompétent;

Vu l'exploit du 8 avril 1892, notifié au préfet du Jura et contenant ajournement à comparaître devant le tribunal civil de Dôle, pour voir statuer sur l'appel interjeté par Renard de la sentence du juge de paix et conformément aux conclusions prises par l'acte introductif d'instance:

Vu... (le déclinatoire du préfet et les conclusions écrites du procureur de la République tendant à l'admission du déclinatoire);

Vu la déclaration faite par Mᵉ Ponsot, avoué du sieur Renard, portant que ledit sieur Renard « renonce aux conclusions de son ajournement tendant au rétablissement des lieux, à peine de 200 francs de dommages-intérêts »;

Vu le jugement du tribunal civil, en date du 20 mai, qui infirme la sentence du juge de paix, rejette, en conséquence, le déclinatoire proposé, et, « avant de statuer au fond, admet Renard à prouver, tant par titres que par témoins, à l'audience du 20 juillet suivant : 1° que, lors de la destruction du barrage ordonnée par le préfet du Jura, des dégradations ont été faites à sa propriété; 2° qu'un îlot lui appartenant a été détruit; admet la partie adverse à la preuve des faits contraires », dépens réservés.

. . . .

Considérant qu'aux termes des conclusions prises dans son

exploit introductif d'instance et rectifiées devant le tribunal d'appel, le sieur Renard demandait : 1° à être maintenu dans sa possession plus qu'annale du pré dit de la Loue ; 2° à prouver, au besoin, par les voies de droit, l'existence de diverses dégradations qui auraient été occasionnées à cette propriété par la destruction d'un barrage lui appartenant, destruction opérée en vertu d'un arrêté préfectoral, par l'administration des ponts et chaussées ; 3° l'allocation d'une somme de 500 francs à titre de dommages-intérêts ;

Considérant que si le tribunal de Dôle était compétent pour statuer sur la question de possession, il n'appartenait qu'à l'autorité administrative de connaître des dommages ayant pu résulter des travaux ordonnés par l'administration pour assurer le libre écoulement des eaux de la Loue ; que le tribunal s'est néanmoins déclaré compétent pour prononcer, sans distinction, sur les différents chefs de la demande... (Arrêté de conflit confirmé, mais seulement en tant qu'il revendique pour l'autorité administrative le droit de statuer sur la demande d'indemnité qu'à formée le sieur Renard, à raison des dommages que lui auraient occasionnés les travaux ordonnés par l'administration pour assurer le libre écoulement des eaux.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile.)

(N° 473)

[16 novembre 1892]

Chemins de fer. — Perte de la marchandise. — Livraison à un tiers non destinataire. — Prescription. — (Sieurs Murat père et fils.)

L'action en indemnité de l'expéditeur d'une marchandise contre une compagnie de chemins de fer est soumise à la prescription prévue par l'article 108 *(ancien) du Code de commerce, même au cas où la perte de la marchandise est la conséquence de la remise qui en a été faite par la compagnie à une personne autre que le destinataire, laquelle ne l'a pas représentée.*

Les démarches faites par un agent de la compagnie, sur la réclamation des expéditeurs, et l'offre faite à ceux-ci d'une certaine somme remise à la compagnie par celui auquel la marchandise a été indûment livrée, et cela en dehors de toute reconnaissance constatée de la part de la compagnie du droit des expéditeurs à une indemnité, ne constituent pas par elles seules une cause légale d'interruption de la prescription établie par l'article 108 *du Code de commerce.*

La Cour,

Attendu qu'il résulte du jugement attaqué que les sieurs Murat ont formé leur demande en dommages-intérêts contre la compagnie d'Orléans, pour perte du colis litigieux, plus de six mois après le jour où le transport de ce colis aurait dû être effectué;

Attendu que, pour rejeter la prescription invoquée par la compagnie contre cette demande, le tribunal de commerce de Montauban s'est fondé sur ce que l'article 108 (ancien) du Code de commerce ne paraît pas applicable au cas où la perte provient de ce que la marchandise a été remise par erreur à un autre que

le destinataire, et sur ce qu'en tout cas cette prescription aurait été interrompue dans l'espèce par les réclamations des expéditeurs, suivies des démarches de la compagnie, dont l'agent comptable aurait été envoyé au lieu de destination de la marchandise et aurait obtenu d'un sieur Ourcival, qui en aurait indûment reçu livraison, la remise d'une somme de 50 francs, laquelle aurait été offerte à plusieurs reprises aux expéditeurs et, sur leur refus, laissée en dépôt chez le correspondant de la compagnie ;

Mais attendu, d'une part, qu'il ressort de ces constatations du jugement attaqué que la marchandise litigieuse, au lieu d'être remise par la compagnie au destinataire indiqué, a été livrée à un tiers qui ne l'a pas représentée ; que, dès lors, cette marchandise a été perdue pour l'expéditeur, et que l'action de ce dernier contre la compagnie, à raison de cette perte, est soumise à la prescription de six mois prévue par l'article 108 précité, dont les termes généraux ne font aucune exception pour le cas où la perte est la conséquence de la remise de la marchandise à une personne autre que le destinataire ;

Attendu, d'autre part, que les démarches faites par l'agent de la compagnie, sur la réclamation des sieurs Murat, et l'offre faite à ceux-ci de la somme de 50 francs remise audit agent ne constituent pas, par elles-mêmes, et en dehors de toute reconnaissance constatée, de la part de la compagnie, du droit des expéditeurs à une indemnité, une cause légale d'interruption de la prescription établie par l'article 108 du Code de commerce ;

D'où il suit qu'en rejetant, dans les circonstances qu'il constate, l'exception de prescription invoquée par la compagnie, le jugement attaqué a violé l'article 108 (ancien) du Code de commerce et faussement appliqué et par suite violé l'article 2248 du Code civil ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi, casse, etc. ;

(N° 474)

[16 novembre 1892]

Chemins de fer. — Retard. — Force majeure. — Absence de base légale. — (Sieur Clarac.)

Lorsque, pour repousser la demande en indemnité pour retard

formée par un expéditeur de céréales, une compagnie de chemins de fer invoque la force majeure résultant de l'encombrement subit de ses gares, par suite de l'arrivage de grains en quantités extraordinaires, et en dehors de toutes ses prévisions, le jugement doit examiner et apprécier ces circonstances. Ce jugement manque donc de base légale s'il se borne à fonder l'admission de la demande en indemnité sur ce que les faits invoqués par la compagnie ne sauraient justifier la force majeure, et sur ce qu'il s'agit, dans l'espèce, d'un retard causé par l'insuffisance du matériel et du personnel de la compagnie, sans s'expliquer sur le point de savoir si les faits d'encombrement précisés ont eu ou non le caractère constitutif de la force majeure, cas auquel l'insuffisance du personnel et du matériel de la compagnie ne lui serait pas imputable à faute.

La Cour,

Attendu que, pour repousser la demande de Clarac, la compagnie de l'Est-Algérien soutenait que le « retard dans la livraison de grains litigieuse n'était pas survenu par sa faute, mais par le cas de force majeure résultant de l'encombrement de ses gares pendant la campagne de 1890, et l'exonérant de toute responsabilité ; que cet encombrement s'était produit par suite de la transformation de ses gares en entrepôts par les négociants en céréales, qui y avaient apporté, dès le commencement de la campagne, toutes les quantités de grains qu'ils achetèrent ou avaient déjà achetées avant la moisson ; que ces marchandises arrivèrent brusquement et en quantités telles que toutes les prévisions avaient été dépassées, et qu'entre les quantités de céréales transportées en 1889 et 1890 il existait une différence de 5.100 tonnes pour cette dernière année ; »

Attendu que ces conclusions, rapportées dans les qualités du jugement attaqué, nécessitaient l'examen et l'appréciation des circonstances invoquées par la compagnie, comme constituant un cas de force majeure ; que, cependant, le tribunal de commerce de Constantine les a repoussées et a accueilli la demande en indemnité du destinataire, en se fondant uniquement sur ce que, en ce qui concernait le cas de force majeure, les motifs invoqués par la compagnie ne sauraient le justifier ; qu'il s'agit d'un retard causé par l'insuffisance de son matériel et de son personnel, et qu'il y a lieu, dès lors, de la rendre passible de dommages-intérêts ;

Mais attendu qu'un tel motif ne suffit pas à justifier le rejet

de l'exception invoquée par la compagnie ; qu'il ne s'explique pas, en effet, sur la question de savoir si, comme le soutenait la compagnie, les frais d'encombrement de ses gares, précisés par elle, avaient eu ou non, eu égard aux conditions dans lesquelles ils se sont produits, le caractère constitutif de la force majeure, cas auquel l'insuffisance du matériel et du personnel de la compagnie ne lui était plus imputable à faute ; qu'en omettant de se livrer à cet examen, le jugement n'a pas donné de base légale à sa décision, en quoi il a violé les articles de loi susvisés ;

Par ces motifs, donnant défaut contre Clarac, casse, etc.

(N° 475)

[22 novembre 1892]

Action possessoire. — Servitude. — Prise d'eau. — Mode d'exercice. — Recevabilité de l'action. — (Sieur Bagard.)

Les servitudes de prise d'eau qui s'exercent au moyen d'ouvrages apparents sont continues alors même que l'intervention de l'homme est nécessaire pour ouvrir ou fermer l'orifice d'écoulement, dès que les eaux, libres de tout obstacle, s'écoulent naturellement et sans le fait actuel de l'homme. La mise en mouvement des appareils ne peut être envisagée comme constituant l'exercice d'une servitude distincte et, dès lors, l'action possessoire, à l'effet d'être maintenue dans la possibilité de manœuvrer à son gré ledit appareil, est recevable comme s'appliquant à une servitude continue, le mode d'exercice de la servitude n'étant qu'un élément de la servitude elle-même.

La Cour,

Attendu que les servitudes de prise d'eau qui s'exercent au moyen d'ouvrages apparents sont continues, alors même que l'intervention de l'homme est nécessaire pour ouvrir ou fermer l'orifice d'écoulement, dès que les eaux, libres de tout obstacle, s'écoulent naturellement et sans le fait actuel de l'homme ;

Attendu qu'en ce cas la mise en mouvement des appareils qui permettent l'écoulement des eaux ne peut être envisagée comme constituant l'exercice d'une servitude distincte, puisqu'elle n'est autre chose que le mode de fonctionnement, c'est-à-dire l'accessoire, de la servitude de prise d'eau ;

Attendu, en fait, que Bagard a allégué, dans son assignation au possessoire et ses conclusions, qu'il ne pouvait plus arroser ses prés de même qu'auparavant, depuis que Cuny avait remplacé, dans le barrage supérieur, la pale mobile, que chacun des arrosants manœuvrait librement, par une pale fixe fermée à clef, et qu'il a, en conséquence, demandé le rétablissement des appareils en leur ancien état, dans le but de pouvoir user des eaux comme par le passé ;

Attendu que le tribunal a estimé que l'action de Bagard tendait en définitive « exclusivement à lui conserver la possibilité de manœuvrer à son gré la pale du barrage », et qu'il en a conclu que la complainte dudit Bagard était irrecevable, comme s'appliquant à une servitude discontinue ;

Mais attendu qu'en statuant ainsi le jugement attaqué a fait une distinction arbitraire entre le mode d'exercice de la servitude et la servitude elle-même dont ce mode n'était qu'un élément ; que l'action introduite avait en réalité pour but le maintien de la possession d'une prise d'eau fonctionnant au moyen de l'ouverture et de la fermeture alternative d'une vanne dans un barrage ; qu'il s'agissait donc bien d'une servitude apparente et continue, et que, par suite, ledit jugement, en déclarant irrecevable la complainte dont elle était l'objet, a violé la disposition de loi précitée ;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 476)

[6 décembre 1892]

Algérie. — Expropriation pour utilité publique. — Indemnité. — Appel. — Composition du tribunal. — Recevabilité. — (Sieur El-Adj Ahmed Blidi.)

Si, d'après l'article 45 de l'ordonnance du 1er octobre 1844, les jugements rendus par les tribunaux civils d'Algérie, en matière d'expropriation pour utilité publique, sont souverains et sans appel, c'est seulement en ce qui concerne la fixation des indemnités.

En conséquence est recevable l'appel d'un tel jugement pour tout ce qui est étranger à cette fixation, et, spécialement, l'appel fondé sur la composition, prétendue irrégulière, du tribunal qui a rendu la décision.

La Cour,

. . . .

Attendu que si, d'après cet article, les décisions rendues par les tribunaux civils d'Algérie, en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, sont souveraines et sans appel, c'est « seulement en ce qui concerne la fixation du montant des indemnités »; que, par suite, le droit commun demeure maintenu pour tout ce qui, dans ces décisions, est étranger à cet objet, et le droit d'appel reste ouvert, non seulement à l'égard de toute autre décision que contiendrait le jugement et que les parties auraient provoquée par leurs conclusions, mais encore pour ce qui a trait à la régularité de la procédure et aux formes à observer pour imprimer aux jugements la légalité nécessaire;

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué que, devant la cour d'appel, Blidi a conclu à ce qu'il « plaise à la cour dire que, l'un des juges qui ont concouru au jugement n'ayant pas assisté à la visite des lieux ordonnée par le tribunal entier, ce jugement est entaché d'une nullité absolue; infirmer en conséquence ledit jugement et, statuant à nouveau, renvoyer la cause et les parties devant le tribunal de Bougie, composé d'autres juges, pour être procédé à la fixation des indemnités »;

Attendu que le grief ainsi formulé, quel qu'en fût le mérite, s'attaquait, non à la disposition du jugement qui avait fixé le montant de l'indemnité due à Blidi à la somme de 54.268f,12, mais à la composition prétendue irrégulière du tribunal qui avait rendu la décision; qu'il ne rentrait pas, dès lors, dans l'exception établie par l'article 45 précité, et qu'en déférant à la cour d'appel l'appréciation de ce grief, l'appelant ne faisait qu'user du droit consacré par cet article;

D'où il suit qu'en déclarant l'appel irrecevable, en se fondant sur ce que le jugement entrepris avait statué sur le règlement de l'indemnité et était en dernier ressort, l'arrêt attaqué a faussement appliqué et, par suite, violé l'article 45 de l'ordonnance susvisée;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 477)

[12 décembre 1892]

Expropriation pour utilité publique. — 1° Affaires multiples. — Jonction. — 2° Serment unique. — 3° Indemnité. — Point de

départ des intérêts. — Dépens. — 4° Répartition. — (Sieur Émile Escorne et autres.)

1° La jonction de plusieurs affaires doit être considérée comme régulière, lorsqu'il résulte des mentions du procès-verbal qu'après l'appel de toutes les causes l'expropriant et tous les expropriés ont fait successivement l'exposé de leurs prétentions, sans réclamer ni faire aucune réserve contre la formation d'un jury unique.

2° *Un seul serment suffit pour toutes les affaires, lorsque les parties, avant la prestation de serment, ont consenti tacitement à leur jonction et à la constitution d'un seul jury.*

3° *Ni le jury, ni le magistrat directeur n'ont le droit de s'expliquer sur le point de départ des intérêts et l'époque de la prise de possession, la loi du* 3 *mai* 1841 *ayant elle-même ces questions par ses articles* 53 *et* 55.

4° *L'ordonnance du magistrat directeur doit être cassée, comme consacrant une base de répartition des dépenses en contradiction avec les prescriptions des articles* 40 *et* 42 *de la loi du* 3 *mai* 1841, *lorsqu'elle condamne l'expropriant à supporter la moitié des dépens et tous les expropriés à supporter l'autre moitié, chacun au prorata de la somme allouée à titre d'indemnité, les dépens, aux termes des articles précités, devant être supportés par les parties d'après les rapports proportionnels de l'offre et de la demande avec l'indemnité allouée.*

La Cour,

. . . .

Sur le troisième moyen, tiré de la violation de l'article 34 de la loi du 3 mai 1841, en ce que le juge a joint toutes les affaires et les a soumises à un même jury :

Attendu qu'il résulte des constatations du procès-verbal que, le jury une fois constitué, les diverses affaires ayant été successivement appelées, la compagnie demanderesse, aussi bien que les expropriés, avaient fait, à chaque appel de cause, l'exposé de leurs prétentions, sans réclamer ni faire aucune réserve contre la formation du jury unique chargé de statuer sur toutes les affaires; que, par là, le consentement à la jonction est suffisamment établi;

. . . .

Sur le premier moyen, présenté dans les conclusions déposées le 22 mars 1892, et tiré de la violation des articles 34, 36 et 42 de la loi du 3 mai 1841 et 16 de la loi du 21 mai 1836 :

Attendu que, si en principe, lorsque plusieurs affaires sont soumises au jury, le jury doit, à peine de nullité de ses opérations, prêter serment pour chacune de ces affaires, il en est autrement lorsque les parties, avant la prestation du serment, ont consenti à la jonction desdites affaires et à la constitution d'un seul jury;

Attendu que ce consentement peut être tacite et résulter du concours des parties à toutes les opérations relatives à la formation du jury sans protestation ni réserve;

Attendu que des termes du procès-verbal il ressort que, dès le début, le magistrat directeur et les parties ont agi comme si, par suite d'un commun accord, toutes les affaires avaient été réunies;

Qu'un appel général des causes a été fait; qu'un seul jury a été constitué pour toutes les affaires appelées;

Que le droit de récusation a été exercé dans toute sa plénitude par la demanderesse au pourvoi; que le jury ainsi formé a prêté serment; que, s'il a été convenu, après la constitution du jury unique et après la prestation de serment des jurés, qu'il ne serait dressé qu'un procès-verbal des opérations, cette résolution n'a pas créé de situation nouvelle rendant nécessaire, à peine de nullité, le renouvellement du serment des jurés;

. . . .

Sur le cinquième moyen des conclusions du 22 mars 1892, tiré de l'excès de pouvoir et de la violation des articles 38, 42, 53, en ce que le magistrat directeur a fixé le point de départ des intérêts à l'époque de la prise de possession;

Attendu que ni le jury, ni le magistrat directeur n'ont le droit de s'expliquer sur le point de départ des intérêts et l'époque de la prise de possession, la loi du 3 mai 1841 ayant elle-même réglé ce point par ses articles 53 et 55;

. . . .

Par ces motifs, rejette tous les pourvois dans les chefs compris aux moyens ci-dessus repoussés;

Mais en ce qui concerne *Rebeyrol-Chameyras;*

. . . .

Sur le douzième moyen du mémoire du 11 novembre 1891 et le sixième des conclusions du 22 mars 1892 :

Vu les articles 40, 41 et 42, sur les dépens;

Attendu, en droit, que, suivant les termes impératifs de l'article 40, les dépens doivent être supportés par les parties d'après les rapports proportionnels de l'offre et de la demande avec l'indemnité allouée;

Attendu qu'en condamnant la compagnie expropriante à supporter la moitié des dépens et tous les défendeurs à l'autre moitié, chacun au prorata de la somme qu'il aura à toucher, l'ordonnance du magistrat directeur a consacré une base de répartition en contradiction formelle avec les prescriptions des articles 40 et 42;

Par ces motifs,

Casse et annule, en ce qui concerne le pourvoi formé contre Rebeyrol-Chameyras, l'ordonnance du magistrat directeur du 15 octobre 1891, mais seulement au chef qui fixe le point de départ des intérêts;

Casse et annule, à l'encontre de tous les défendeurs, cette même ordonnance, mais seulement au chef qui condamne la compagnie défenderesse à supporter la moitié de tous les dépens.

(N° 478)

[14 décembre 1892]

Transport par chemin de fer. — Retard. — Lettre d'avis. — (Sieur Bonnefoy.)

Les compagnies de chemins de fer ne sont pas tenues d'adresser des lettres d'avis aux destinataires des marchandises arrivées en gare. Il suffit qu'elles tiennent ces marchandises à la disposition desdits destinataires.

La Cour,

. . . .

Et sur le premier moyen du pourvoi :

Vu l'article 103 du Code de commerce;

Attendu que le jugement attaqué ne se fonde pas sur un retard dans le transport des dix barriques que Bonnefoy père avait confiées au chemin de fer, mais qu'il relève seulement contre la compagnie de l'Est-Algérien un retard dans la livraison, en ce qu'elle a eu le tort de n'avertir le destinataire Bonnefoy fils que le 3 janvier 1891, alors qu'elles étaient déjà parvenues en gare à une époque antérieure;

Attendu que l'article 10 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, en imposant aux compagnies de chemins de fer l'obligation de mettre les marchandises expédiées par elles à la disposition des

destinaires dans le jour qui suit leur arrivée en gare, ne leur prescrit pas de prévenir ces destinataires de l'arrivée des colis qui leur sont adressés; qu'en cette matière tout est de droit étroit, et que les obligations des compagnies ne peuvent résulter que des lois et règlements qui les régissent; qu'il importe donc peu que les unes ou les autres soient dans l'habitude de transmettre aux destinaires des lettres d'avis qui ne sont en réalité que des mises en demeure ayant pour objet d'établir leur droit à des taxes de magasinage, et que, d'ailleurs, un usage ne saurait prévaloir, contre le texte formel de la loi;

D'où il suit qu'en condamnant la compagnie, par le motif que la livraison effectuée par elle n'avait pas été précédée d'une lettre d'avis, à des dommages-intérêts pour cause d'avaries et de prétendus retards, le jugement attaqué a faussement appliqué et, par conséquent, violé la disposition de loi susvisée;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen, casse, etc.

(N° 479)

[19 décembre 1892]

Expropriation pour utilité publique. — Intervention. — Tardiviité. — Connaissance. — Litige sur le fond du droit. — Indemnité éventuelle. — (Sieur Gaudicher.)

La question de savoir si l'expropriant a eu connaissance, dans le délai légal, de l'existence d'un locataire sur l'immeuble exproprié constitue un litige sur le fond du droit et sur la qualité du réclamant, et doit, par suite, donner lieu à la fixation par le jury d'une indemnité éventuelle en faveur du locataire.

La Cour,

. . . .

Attendu qu'il résulte des qualités de l'ordonnance attaquée que Gaudicher soutenait, devant le jury, que son intervention à l'effet de réclamer une indemnité comme locataire du terrain exproprié sur le sieur Guyot n'était pas tardive, malgré l'absence de dénonciation de son bail à l'administration, parce que cette dernière connaissait sa qualité par suite de l'autorisation qu'elle lui avait délivrée à l'effet d'élever sur ce terrain une construction,

et que, au cas où son droit serait contesté, il y avait lieu de fixer à son profit une indemnité éventuelle jusqu'à la solution du litige par les juges compétents;

Attendu qu'il est également constaté que l'administration contestait la recevabilité de cette intervention, faute par le propriétaire d'avoir fait connaître son locataire et par celui-ci de s'être fait connaître lui-même dans le délai prescrit par l'article 21 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'en cet état la question soulevée par les conclusions respectives des parties ne se reportait pas à un simple incident de procédure, mais qu'elle constituait, au contraire, un litige sur le fond du droit à indemnité revendiqué par Gaudicher, et qu'elle dépassait par suite la compétence du magistrat directeur: qu'il y avait donc lieu de procéder dans la cause conformément à l'article 39 sus-visé;

D'où il suit qu'en déclarant non-recevable comme tardive l'intervention de Gaudicher, et en refusant de faire fixer par le jury une indemnité éventuelle en ce qui le concernait, le magistrat directeur a statué hors de sa compétence et a ainsi violé la disposition de loi précitée;

Par ces motifs, sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi, casse, etc.

(N° 480)

[21 décembre 1892]

Expropriation pour utilité publique. — Jugement d'expropriation. — Pièces. — Visa. — Mention générale. — (Sieur Louchet.)

Le jugement qui prononce l'expropriation n'est régulier qu'autant qu'il constate que toutes les formalités prescrites par la loi ont été remplies et que les pièces en contenant la preuve ont été produites devant le tribunal et apprécié par lui.

Il ne saurait être suppléé à ce défaut de constatation par la mention générale, insérée au jugement, que l'accomplissement des formalités résulte des pièces produites, non plus que par le visa, audit jugement, du réquisitoire du ministère public qui se borne à viser les pièces dont la production et la vérification par le tribunal sont exigées par la loi.

La Cour.

. . . .

Sur la fin de non-recevoir opposée à ce pourvoi :

Attendu que l'article 20 de la loi du 3 mai 1841 ne prescrit pas à peine de nullité que l'exploit de notification du pourvoi en cassation contienne la copie de l'acte de pourvoi, non plus que la mention de la date à laquelle le pourvoi a été déclaré ; qu'il suffit, dès lors, que l'objet de cette notification soit clairement indiqué et qu'elle soit faite dans la huitaine de la déclaration du pourvoi, ce qui a été observé dans la cause; que l'envoi des pièces, qui doit avoir lieu dans la quinzaine après le pourvoi, au greffe de la Cour de cassation, met les parties en mesure de présenter utilement leur défense et la Cour en mesure de statuer,

Rejette la fin de non-recevoir;

Au fond, sur le premier moyen :

Attendu que le jugement attaqué constate que, le 20 janvier 1891, M. Geoffroy, juge faisant fonctions de président du tribunal, a commis M. Blache pour le rapport de l'affaire, et que le 12 février suivant, ledit jugement a été rendu sous la présidence de M. Blache, qui a signé la minute; qu'en l'absence de preuve contraire, il résulte de ces énonciations présomption légale qu'aux dates précitées les président, vice-président et juges plus anciens du siège étaient empêchés pour cause de service, sans qu'il soit nécessaire que le rang d'ancienneté soit constaté ou que le jugement mentionne l'existence de l'empêchement et sa cause; que ce moyen n'est donc pas fondé,

Rejette ce moyen;

Mais sur le deuxième moyen :

Attendu qu'au nombre des pièces justificatives de l'accomplissement des formalités essentielles préalables à l'expropriation figurent, notamment, l'acte du préfet qui désigne les localités ou territoires sur lesquels les travaux doivent avoir lieu, les actes constatant le dépôt du plan parcellaire à la mairie de la situation des biens et les publications et affiches de ce plan, ainsi que le procès-verbal dressé par le maire à l'effet de recevoir les observations présentées par les intéressés et le procès-verbal constatant la constitution et le résultat des opérations de la commission d'enquête, le tout conformément aux articles 5 à 8 de la loi susvisée;

Attendu que le jugement attaqué se borne à mentionner la loi déclarant l'utilité publique des travaux, les plans parcellaires et l'arrêté de cessibilité ; qu'à la vérité, le réquisitoire du ministère public, retenu audit jugement, renferme le visa des pièces dont la production et la vérification par le tribunal sont exigées par

les articles précités; qu'à la vérité encore, le jugement déclare que « l'accomplissement des formalités résulte des pièces produites »; mais que, d'une part, ledit visa ne prouve pas que le tribunal ait eu ces pièces sous les yeux, et que, d'autre part, la déclaration du tribunal ne permet pas à la Cour de cassation d'exercer son contrôle afin de savoir si toutes les formalités légales ont été remplies;

D'où il suit que le jugement attaqué est vicié de nullité;

Par ces motifs, sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi,

Casse, etc., et, en ce qui touche le pourvoi n° 45419 : attendu qu'il résulte de ce qui précède que ce pourvoi, formé par Louchet à titre purement éventuel et subsidiaire, demeure sans objet;

Dit n'y avoir lieu d'y statuer.

(N° 481)

[7 février 1893]

Commissionnaire. — Transport. — Chemin de fer. — Réception des marchandises. — Fin de non-recevoir. — (Sieur Lesseure).

La déchéance édictée par l'article 105 du Code de commerce (ancien texte) atteignait toute action dirigée contre le voiturier à raison de l'exécution du contrat de transport, et notamment la demande en détaxe formée contre une compagnie de chemin de fer et qui n'était fondée ni sur une erreur de calcul, ni sur la violation d'un tarif, mais sur l'application d'un tarif légal autre que celui qui avait été réclamé par l'expéditeur.

La Cour,

. . . .

Attendu, en droit, que la déchéance édictée par cet article atteignait toute action dirigée contre le voiturier à raison de l'exécution du contrat de transport;

Attendu, en fait, qu'il n'est pas contesté que les tarifs en vertu desquels ont été perçues, sous l'empire de l'ancienne loi, les taxes dont Lesseure a demandé la restitution étaient légalement applicables aux marchandises expédiées; que Lesseure prétendait seulement qu'on aurait dû appliquer un tarif plus réduit à raison de la réclamation qui en aurait été faite lors de l'expédition ; que

la demande n'était donc fondée ni sur une erreur de calcul, ni sur la violation d'un tarif, mais sur une infraction à la convention des parties ;

D'où il suit qu'en repoussant l'exception que la compagnie entendait tirer du fait de la réception des objets transportés et du payement du prix, par le motif que « l'article 105 du Code de commerce ne s'applique qu'au cas où le destinataire invoquerait la responsabilité de la compagnie au sujet d'avaries survenues à la marchandise en cours de route », le jugement attaqué a violé l'article de loi susvisé ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi, casse, etc.

(N° 482)

[21 février 1893]

Chemins de fer. — Vérification de taxes. — Mandataire. — Détention de récépissés. — Faute. — Dommages-intérêts. — (Sieur Landelle.)

Si, aux termes de l'article 1985 du Code civil, le mandat peut être verbal, et s'il peut, en matière commerciale, être prouvé par tous les moyens établis par l'article 109 du Code de commerce, il ne s'ensuit pas que la simple détention d'un récépissé ou d'une lettre de voiture puisse conférer au porteur, alors qu'il n'en est pas le destinataire, le droit de demander une détaxe, et encore moins celui d'en toucher le montant.

Le fait de la détention, pouvant être accidentel ou sans cause légitime, ne saurait avoir par lui-même l'effet de contraindre les compagnies à s'engager ou à se libérer, tant qu'elles n'ont pas la preuve que le détenteur a réellement qualité pour contracter avec elles.

La Cour,

. . . .

Attendu que si, aux termes de l'article 1985 du Code civil, le mandat peut être verbal, et s'il peut, en matière commerciale, être prouvé par tous les moyens établis par l'article 109 du Code de commerce, il ne s'ensuit pas que la simple détention d'un récépissé ou d'une lettre de voiture puisse conférer au porteur,

alors qu'il n'en est pas le destinataire, le droit de demander une détaxe, et encore moins celui d'en toucher le montant;

Que le fait de la détention, pouvant être accidentel ou sans cause légitime, ne saurait avoir, par lui-même, l'effet de contraindre les compagnies à s'engager ou à se libérer, tant qu'elles n'ont pas la preuve que le détenteur a réellement qualité pour contracter avec elles ;

Attendu que, contrairement à ces principes, le jugement attaqué a décidé que la présentation d'une lettre de voiture par un tiers doit être considérée comme un mandat tacite et suffisant pour obliger les compagnies à la vérification des lettres de voiture ;

Que, par suite, il a condamné la compagnie d'Orléans à des dommages-intérêts, comme ayant, par sa résistance à la réclamation en vérification de taxes formée par des tiers détenteurs de récépissés délivrés au sieur Landelle, commis une faute et causé un préjudice audit Landelle;

Qu'en statuant ainsi, le jugement attaqué a violé les articles de loi susvisés;

Par ces motifs, casse, sauf en ce qui concerne le donné acte à la compagnie de l'offre par elle faite et l'acceptation de cette offre, etc.

(N° 483)

[21 février 1893]

Commissionnaire de transports. — Bulletin de garantie. — Avarie. — Preuve. — Jugements et arrêts. — Motifs. — (Sieur Cassaigne.)

Lorsqu'une avarie est survenue en cours de route dans les conditions prévues par un bulletin de garantie délivré par l'expéditeur, il incombe à celui-ci de prouver que l'avarie est due, non au vice constaté au départ, mais à une faute du voiturier.

Est régulièrement motivé le jugement qui, pour repousser la demande en payement d'une certaine somme pour frais de transport, sans préciser de quel transport il s'agit, s'appuie sur ce que la demande n'est pas, quant à présent, justifiée.

La Cour,

. . . .

Attendu qu'il résulte des qualités du jugement que la compagnie a conclu reconventionnellement à ce que Cassaigne fût condamné à lui payer « la somme de 1f,30 pour frais de transport », sans qu'il ressorte desdites qualités que la cause de la créance prétendue ait été autrement précisée; qu'en déclarant, dans ces conditions, « que la demande n'est pas quant à présent justifiée », le tribunal a régulièrement motivé la décision par laquelle il déclare « la compagnie mal fondée, quant à présent, dans cette demande »,

Rejette ce moyen ;

Mais sur le premier moyen du pourvoi :

Vu les artices 1134 du Code civil et 98 du Code de commerce ;

Attendu que l'obligation de garantie prise par l'expéditeur a pour effet d'exonérer le voiturier de la responsabilité de la perte survenue dans les conditions prévues au bulletin d'expédition, sauf à cet expéditeur à prouver, dans ce cas, que l'avarie est due, non au vice constaté au départ, mais à la faute du voiturier, et que cette preuve doit alors porter sur un fait précis, déterminé et imputable au transporteur;

Attendu, en fait, qu'il résulte du jugement attaqué que Cassagne, lors de la remise de la bonbonne de jaunes d'œuf marquée D R n° 36, avait déclaré « garantir le coulage »; que, la bonbonne étant arrivée cassée, la compagnie a prétendu que l'accident devait provenir de la fermentation des jaunes d'œuf, cause d'avarie qui, suivant elle, était comprise dans la garantie stipulée;

Attendu que, sans s'expliquer sur l'étendue de la clause de garantie, le jugement attaqué ne dénie pas que l'état constaté au départ eût pu occasionner l'avarie, puisqu'il déclare « que la compagnie ne démontre pas que la perte de la marchandise ait eu pour *unique* cause le coulage prévu; qu'en mettant cette preuve à la charge de la compagnie et en la condamnant, faute de la rapporter, à payer à Cassaigne la valeur de la bonbonne, le jugement attaqué a méconnu la loi du contrat et violé les articles de loi susvisés :

Par ces motifs, casse, mais seulement dans le chef qui condamne la compagnie d'Orléans à payer une somme de 118f,65, valeur de la bonbonne expédiée le 24 septembre 1889, etc.

(N° 484)

[22 février 1893]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Constitution. — Adjonction. — Ordre public. — Nullité. — Comparution. — Consentement des parties. — (Veuve Candeil.)

Un jury d'expropriation, dès qu'il a été régulièrement constitué par la présence de douze jurés, doit fonctionner tant que les jurés sont au nombre de neuf... (Loi du 3 mai 1841, art. 35.)

L'introduction dans ce jury d'un juré pris sur la liste générale du jury, en remplacement d'un des douze jurés ultérieurement empêché et dispensé, ayant pour résultat de modifier la composition du jury, vicie de nullité les opérations de ce jury.

Et comme la constitution du jury tient à l'ordre public, le vice qui affecte cette constitution ne peut être couvert ni par la comparution des parties, ni même par le consentement exprès qu'elles donnent à ce que toutes les affaires de la session soient soumises à un jury ainsi illégalement constitué.

La Cour,

. . . .

Attendu qu'il résulte de cette disposition que le jury, dès qu'il a été régulièrement constitué par la présence de douze jurés, doit fonctionner tant que les jurés demeurent au nombre de neuf;

Attendu qu'il résulte du procès-verbal de la séance du jury spécial de l'arrondissement de Pamiers, du 17 octobre 1892, que le juré titulaire Roumingas n'avait proposé aucune cause d'empêchement ou d'incompatibilité, et que le magistrat-directeur n'en avait proposé aucune à son égard; que, n'ayant point été récusé lors de l'appel de son nom, il avait pris place parmi les jurés; que les quatre récusations péremptoires permises à l'administration et aux parties intéressées, qui s'étaient entendues pour les exercer, étaient faites; qu'enfin le magistrat-directeur venait de déclarer le jury constitué, lorsque le juré Roumingas allégua une cause d'empêchement et demanda à être rayé de la liste, ce qui lui fut accordé par le magistrat-directeur; mais que cette décision a eu pour résultat d'introduire dans le jury un membre qui n'y devait point figurer; qu'en effet, par la même

ordonnance qui a dispensé Roumingas du service de la session, le magistrat-directeur a désigné pour le remplacer le sieur Rigal, inscrit sur la liste générale du jury, lequel a prêté serment et a pris part à toutes les décisions du jury;

Attendu qu'en modifiant ainsi la composition du jury, qui avait qualité pour continuer de fonctionner légalement, le magistrat-directeur a violé la disposition de loi ci-dessus visée; que cette infraction entraîne la nullité de tout ce qui a suivi;

Attendu que la constitution du jury d'expropriation, comme celle des autres juridictions, tient essentiellement à l'ordre public, et que les vices tels que celui dont elle se trouve affectée dans l'espèce ne sont point couverts par la comparution des parties, ni par le consentement même exprès qu'elles auraient donné à ce que toutes les affaires de la session fussent soumises à un jury ainsi illégalement constitué ;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 485)

[1er mars 1893]

Chemin de fer. — Tarifs. — Marchandise non dénommée. — Assimilation. — (Sieur Lajunias.)

Une marchandise qui ne figure pas expressément au tarif doit être rangée dans la catégorie à laquelle elle se rattache le plus naturellement.

Les « madriers de noyers » doivent être taxés, non d'après un barème auquel sont assujettis les « madriers » avec les bois de charpente et de construction, mais d'après celui qui s'applique aux « bois de noyers bruts » et aux divers bois de menuiserie et d'ébénisterie.

On doit, pour établir la taxe, s'en tenir à la nature de l'objet transporté et non à la qualification qui lui a été donnée, les parties ne pouvant déroger par une convention aux tarifs homologués.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu le tarif D, n° 9 (tarif spécial), de la compagnie de Paris à Orléans, portant les dispositions suivantes : « Bois de noyer brut,

barème C ; — madriers, barème F ; — planches (noyer exclu), barème F » ;

Attendu, en fait, que la marchandise remise, le 17 octobre 1888, par Lajunias à la compagnie d'Orléans, pour être expédiée à Bordeaux, a été déclarée par l'expéditeur « un lot madriers noyer » ; que ces bois, qui voyageaient aux conditions du tarif spécial D, n° 9, ont été taxés par la compagnie au barème C de ce tarif, auquel sont assujettis les *bois de noyer bruts*, et que Lajunias prétend qu'ils auraient dû l'être au barème plus réduit F, applicable aux *madriers ;*

Attendu, en droit, que, quand une marchandise ne figure pas expressément au tarif, il y a lieu de la ranger dans la catégorie à laquelle elle se rattache le plus naturellement ; qu'au barème C sont taxés avec les bois de noyer bruts les bois d'ébénisterie et de menuiserie, et qu'en taxant les planches au barème F, on en a exclu formellement les planches en noyer ; qu'il serait dès lors inadmissible que le bois de noyer, taxé au barème plus élevé à l'état brut et à l'état de planches, le fût à un barème réduit quand il a été façonné à une dimension intermédiaire ; que, d'un autre côté, au barème F auquel sont assujettis les *madriers* ne sont portés que les bois de charpente et de construction et les bois à brûler, ce qui fixe le sens qu'on a entendu attribuer au terme employé ; — qu'il importe peu du reste que la compagnie ait accepté au départ le lot qui lui était remis sous la nomination de « madriers » ; que c'est à la nature des objets transportés et non à la qualification qui leur est donnée qu'il faut s'en tenir, les parties ne pouvant déroger par une convention aux tarifs homologués, qui font loi ;

Qu'en décidant le contraire et en condamnant par suite la compagnie d'Orléans à restituer une somme de 26f,50 comme perçue en trop, le jugement attaqué a violé le tarif susvisé ;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 486)

[20 mars 1893]

*I. Commissionnaire de transports. — Chemin de fer. — **Bulletin de garantie. — Faute. — II. Jugements et arrêts. — Défaut de motifs. — Frais frustrés.*** — **(Sieur Dalgues.)**

I. Les compagnies de chemins de fer sont responsables des

fautes commises par elles dans l'exécution du contrat de transport, malgré la délivrance d'un bulletin de garantie. Toutefois l'expéditeur est tenu, dans ce cas, de prouver que les avaries constatées à l'arrivée proviennent, non de la cause prévue par le bulletin, mais d'une faute de la compagnie. L'emploi, pour le transport des blés, de wagons dont le plancher est disjoint constitue une faute. — II. Doit être annulé le jugement qui, sans relever aucune faute commise par la partie dans l'exercice de son droit de défense, et sans donner aucun motif à l'appui de ce chef de la décision, prononce une condamnation pour dommages et frais frustrés.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre les défendeurs :

Sur le premier moyen du pourvoi :

Attendu que les compagnies de chemins de fer sont tenues, comme tous les voituriers, de veiller à la conservation des marchandises qui leur sont confiées, et que les bulletins de garantie qu'elle peuvent obtenir des parties ne les dispensent pas d'apporter à l'exécution du contrat de transport les soins qui n'ont pas un caractère exceptionnel et qui ne sont pas incompatibles avec les exigences du service ; que seulement, en présence de ces bulletins, qui reconnaissent l'existence d'un vice de la marchandise au départ, les expéditeurs demeurent obligés de prouver que les avaries constatées à l'arrivée proviennent, non de la cause prévue, mais d'une faute de la compagnie ;

Attendu qu'il résulte du jugement attaqué que, si les blés expédiés étaient garantis par Soustre et compagnie « pour insuffisance d'emballage, sacs à tout poids et en vidange », la compagnie d'Orléans a employé, pour le transport, « des wagons dont le plancher disjoint présentait, entre chaque planche, de larges fissures », et que « par ces fissures le blé, que la trépidation avait pu faire sortir des sacs mal conditionnés, s'échappait et tombait sur la voie en cours de route ; que ce dernier fait a été constaté *de visu* à la gare d'arrivée » ;

Attendu que c'est avec raison que le tribunal déclare que l'emploi de ces wagons constituait une faute de nature à engager la responsabilité du transporteur, et que, dès lors, après avoir constaté souverainement que, si cette faute n'avait pas seule occasionné toute la perte, elle y avait contribué en l'aggravant, le jugement attaqué a pu, sans violer aucun texte de la loi,

mettre à la charge de la compagnie une partie du préjudice causé,

Rejette ce moyen ;

Mais sur le second moyen :

Vu l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 ;

Attendu qu'après avoir condamné la compagnie d'Orléans à réparer le préjudice résultant de la perte des blés et à payer les dépens, le jugement attaqué, sans relever aucune faute commise par la compagnie dans son exercice du droit de défense ni aucune autre cause de dommage, et sans donner aucun motif à l'appui de ce chef de sa décision, a prononcé contre la demanderesse en cassation une condamnation à 32 francs pour « dommages et frais frustrés » ; qu'il a ainsi formellement violé l'article de loi susvisé ;

Par ces motifs, casse, mais seulement dans le chef qui a condamné la compagnie d'Orléans à payer la somme de 32 francs pour dommages et frais frustrés, etc.

(N° 487)

[20 mars 1893]

Transport par chemin de fer. — Filets de pêche enduits de graisse. Responsabilité de l'expéditeur. — (Sieur Dickson et Cie.)

Les filets de pêche enduits de corps gras et susceptibles de combustion spontanée doivent être déclarés comme marchandise pouvant donner lieu à un incendie en cours de route.

Encore que ces filets aient été confectionnés suivant les règles propres à ce genre de fabrication, ils n'en sont pas moins infectés d'un vice propre, et leur caractère inflammable engage la responsabilité de l'expéditeur.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre le défendeur ;

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 1382 du Code civil ;

Vu l'article 1383 du même Code ;

Vu l'article 103 du Code de commerce ;

Vu les articles 21 et 66 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 ;

Attendu qu'aux termes des articles 21 et 66 de l'ordonnance du

15 novembre 1846, relatifs aux transports par chemins de fer, tout expéditeur de marchandises pouvant donner lieu à des incendies est tenu de prévenir la compagnie de la nature de l'expédition, sous peine d'être responsable des dommages éprouvés par cette compagnie, alors qu'aucune faute n'a été commise par celle-ci dans l'exécution du contrat;

Attendu, d'une part, qu'il résulte du rapport de l'expert, visé par l'arrêt attaqué, que les avaries occasionnées aux wagons de la compagnie du Nord ont eu pour cause directe la combustion spontanée de filets de pêche enduits de graisse, chargés sur un de ces wagons et expédiés par Dickson et compagnie; que, d'autre part, il est constant en fait que Dickson n'a point averti la compagnie de la nature de la marchandise qu'il déposait à la gare de Dunkerque;

Attendu qu'à l'appui de sa demande reconventionnelle, la compagnie des chemins de fer du Nord invoquait les conclusions de l'expert, lesquelles établissaient le caractère inflammable et, par suite, le vice propre de la marchandise transportée;

Attendu que, sans contester le fait de la combustion spontanée, et tout en déclarant qu'aucune faute n'était relevée à la charge de la compagnie, la cour d'appel de Douai a rejeté sa demande par ce motif que les filets, ayant été confectionnés conformément aux habitudes qui règlent la fabrication des engins de ce genre, ne présentaient aucune défectuosité particulière à ce point de vue, et, que, par suite, l'incendie en cours de route ne constituait qu'un cas fortuit;

Attendu qu'en statuant ainsi l'arrêt attaqué a fait une fausse application de l'article 103 du Code de commerce, violé ledit article ainsi que les autres dispositions légales invoquées par le pourvoi;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 488)

[20 mars 1893]

Transport par chemin de fer. — Expédition de marchandises chargées par l'expéditeur. — Chargement défectueux. — Choc en cours de route. — Présomption de faute à la charge de l'expéditeur. — (Sieur Norbent.)

Lorsque l'expéditeur d'une marchandise a pris l'obligation

du chargement au point de départ, et que ce chargement a été défectueux, l'obligation ainsi contractée crée en faveur du transporteur une présomption qui ne peut céder qu'à la preuve d'une faute rapportée contre ledit transporteur.

Alors même qu'il serait établi qu'un choc s'est produit en cours de route, l'expéditeur aurait encore à prouver que ce choc a causé l'avarie et qu'il s'est produit dans des circonstances impliquant la faute.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre Norbent ;

Et sur le premier moyen du pourvoi :

Vu l'article 103 du Code de commerce ;

Vu l'article 13 du tarif franco-belge-nord, dont l'alinéa onzième est ainsi conçu : « En ce qui concerne les marchandises dont le chargement et le déchargement doivent, en vertu du tarif ou de conventions particulières, être effectués par l'expéditeur et le destinataire, le chemin de fer n'est pas responsable du dommage qui proviendrait de ces opérations ou d'un chargement vicieux » ;

Attendu que, si la clause précitée du tarif franco-belge-nord n'affranchit par la compagnie transporteur des fautes commises par ses agents en cours de route, elle a du moins pour effet de mettre la preuve de ces fautes à la charge de ceux qui en poursuivent la réparation ;

Attendu qu'il résulte du jugement attaqué que la pierre sculptée expédiée de Belgique à l'adresse de Norbent, à Roubaix, et refusée pour cause d'avarie, avait été transportée par la compagnie demanderesse aux conditions du tarif précité ; qu'il résulte de ce même jugement que le chargement n'avait pas été opéré avec précautions suffisantes pour que cette pierre sculptée pût supporter sans risques un transport ordinaire ; et que, d'autre part, le wagon qui la contenait a été heurté en cours de route ;

Attendu que le vice d'arrimage, imputable à l'expéditeur, établissait en faveur de la compagnie une présomption qui ne pouvait céder qu'à la preuve faite par Norbent que le choc, cause de l'avarie, était dû à une faute de celle-ci ; que cependant le jugement attaqué, sans constater cette faute, a décidé que les responsabilités devaient être partagées et a, par suite, condamné la compagnie à payer à Norbent une somme représentant une moitié de la valeur de la marchandise avariée ;

Attendu qu'en statuant ainsi le tribunal de commerce de Rou-

baix a violé les dispositions précitées du tarif franco-belge-nord et de l'article 103 du Code de commerce;

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu d'examiner le deuxième moyen du pourvoi, casse, etc.

(N° 489)

18 avril 1893]

Chemins de fer. — Passage à niveau. — Accident. — Faute. — (Sieur Denot.)

Une Compagnie de chemins de fer n'est pas responsable des accidents qui se produisent à un passage à niveau, lorsqu'elle est régulièrement dispensée d'y établir des barrières et des gardiens, alors qu'aucune faute n'est relevée à sa charge en dehors de l'absence de barrières et de gardiens.

La Cour,

. . . .

Vu les articles 1382 et 1383 du Code civil:

Attendu que le jugement attaqué, pour condamner la compagnie des chemins de fer de l'Est à réparer le préjudice causé à Denot par la perte de son cheval tué par un train dans la traversée d'un passage à niveau, s'est fondé uniquement sur ce que ladite Compagnie « a commis une imprudence de nature à engager sa responsabilité en ne munissant pas le passage dont s'agit de barrières manœuvrées par un garde à son service »;

Attendu qu'il résulte du jugement lui-même qu'un arrêté préfectoral, en date du 2 mai 1871, approuvé le 14 juin 1881 par le ministre des travaux publics au moment où la ligne a été incorporée dans le réseau d'intérêt général, a classé ce passage dans la troisième catégorie, et que l'article 5 de cet arrêté dispose que les passages à niveau de cette catégorie « resteront complètement ouverts et ne seront pas munis de barrières ni gardés »; que cet arrêté a été pris et l'approbation ministérielle donnée en vertu des pouvoirs conférés à l'administration par les lois du 12 juillet 1865 et du 27 décembre 1880; qu'on ne pouvait, dès lors, imputer à faute à la Compagnie le seul défaut de barrières et de gardien, quels que fussent les inconvénients qui pouvaient en résulter, eu égard à l'état des lieux, puisqu'elle en avait été régulièrement dispensée;

D'où il suit qu'en décidant le contraire, sans relever d'ailleurs à la charge de la Compagnie ou de ses agents aucune faute, négligence ou imprudence dans l'exploitation, et sans établir que la demanderesse ait manqué de prendre une précaution commandée par la situation, telle qu'elle avait été créée par l'arrêté, le jugement attaqué a faussement appliqué et, par suite, violé les articles de la loi susvisés;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 490)

[9 mai 1893]

Chemins de fer. — Transport. — Retard. — Jugement. — Défaut de motifs. — (Sieurs Gaudriault et Bouvet-Ladubey.)

Est nul pour défaut de motifs le jugement qui condamne une Compagnie de chemins de fer à raison du retard dans un transport, sans répondre aux conclusions par lesquelles cette Compagnie tendait à établir que le préjudice provenait, non du retard mais d'une autre cause.

Deux fûts de vin avaient été expédiés de Saumur au sieur Gaudriault qui, comptant sur leur arrivée à destination dans les quatre jours, en avait effectué la revente pour ce terme, dernier délai. Or, la durée réglementaire du parcours était de sept jours. La Compagnie transporteur fut en retard d'un jour par suite d'une erreur de direction, ce qui porta l'arrivée des fûts au huitième jour. Au cours des pourparlers qui précédèrent le litige, le sieur Gaudriault écrivit à la Compagnie que, si les deux fûts de vin lui fussent parvenus sans retard, c'est-à-dire à l'expiration du délai réglementaire, sa revente n'en eût pas moins été manquée; mais qu'il entendait profiter du retard d'un jour pour obtenir de la Compagnie réparation totale ou partielle de la perte résultant de la non-arrivée des fûts dans le délai qu'il avait prévu pour sa revente.

Devant le tribunal civil de Parthenay, jugeant commercialement, la Compagnie produisit cette lettre du sieur Gaudriault, et en fit l'objet de conclusions formelles. Le tribunal ne répondit pas, dans son jugement, à ces conclusions de la Compagnie.

La Cour,

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 7 de la loi du 20 avril 1810;

Attendu que l'administration des chemins de fer de l'État, par un chef spécial de ses conclusions devant le tribunal, soutenait que le préjudice éprouvé par Gaudriault était antérieur à l'expiration des délais de transport, et que par suite ce n'était pas le retard apporté à ce transport qui était la cause du préjudice;

Attendu que le jugement attaqué, qui rejette les prétentions de la susdite administration, n'a pas répondu à ce chef des conclusions;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 491)

[5 juin 1893]

Expropriation. — Visite. — Serment. — (Héritiers Saint-Gratien.)

En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, la prestation de serment des jurés doit, à peine de nullité, précéder un transport sur les lieux. (Art. 36 *de la loi du* 3 *mai* 1841.)

La Cour,

. . . .

Vu l'arrêt d'avant-faire-droit rendu par cette chambre, le 14 mars dernier, ordonnant l'apport au greffe de la minute du procès-verbal des opérations du jury de l'arrondissement de Bastia, des 18 et 19 février 1891;

Statuant au fond en suite dudit arrêt :

Vu l'article 36 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'il résulte de la minute du procès-verbal susvisé qu'à la séance du 18 février 1891 le jury constitué dans la première affaire concernant les héritiers Saint-Gratien (Joseph), propriétaires de la parcelle expropriée de 73 ares 45 centiares portée au n° 122 de la matrice cadastrale, a pris, dans la salle de ses délibérations, une décision dont il a été donné lecture en séance publique, par laquelle il a ordonné que ladite parcelle serait visitée séance tenante; sur quoi l'audience a été renvoyée au lendemain, 19 février, pour la fixation de l'indemnité;

Attendu qu'aucune des énonciations de la minute du même procès-verbal ne constate que, avant de procéder à cette visite,

non plus d'ailleurs qu'à aucun moment de l'instruction propre à cette affaire, les jurés eussent prêté le serment prescrit par la loi;

Attendu que le serment est une formalité nécessaire pour investir les jurés de leur caractère légal, et qu'ils ne peuvent, avant l'accomplissement préalable de cette formalité, ni commencer leurs opérations, ni faire aucun acte d'instruction;

D'où il suit qu'en procédant ainsi qu'il est dit au procès-verbal, le jury ne s'est pas conformé aux prescriptions de l'article de loi susvisé, et que, par suite, sa décision doit être annulée;

Par ces motifs, donnant défaut contre les défendeurs, casse, etc.

(N° 492)

[7 juin 1893]

I. Cours d'eau. — Bief de moulin. — Présomption de propriété. — Constatations du juge du fond. II. Appel. — Conclusions. — Défaut de motifs. — (Sieur Barrey.)

I. La présomption que le bief appartient au propriétaire du moulin n'est pas applicable quand ledit bief a le caractère d'un cours d'eau naturel.

L'affirmation par la cour d'appel que le bief est un cours d'eau naturel n'est pas contredite par un autre passage de l'arrêt dans lequel il est énoncé qu'un ancien titre d'acquisition du moulin ne peut servir de base à la prétention du propriétaire de cette usine d'être aussi propriétaire d'une partie du bief, parce que ce titre ne mentionne qu'une autre partie dudit bief comme ayant été autrefois vendue avec le moulin.

II. Doit être cassé pour défaut de motifs l'arrêt qui ne répond pas à un chef de conclusions par lequel l'appelant a revendiqué la compétence des tribunaux ordinaires pour connaître d'un dommage causé par l'établissement d'une voie ferrée, sous le prétexte que les travaux n'auraient pas été précédés des formalités exigées par la loi en matière de travaux publics.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen :

Attendu que, si le bief artificiel qui conduit à un moulin l'eau nécessaire au fonctionnement industriel est présumé appartenir au propriétaire dudit moulin, cette présomption est inapplicable au cas où le canal d'amenée a le caractère d'un cours d'eau naturel et n'a pas été créé en vue du service de l'usine;

Attendu que l'arrêt attaqué constate, d'une part, qu'il n'a pas été établi par Barrey que le cours d'eau alimentant son moulin, et dont une partie était en litige, eût été creusé de main d'homme afin d'assurer cette alimentation; et, d'une autre part, que les documents produits à la cour démontrent qu'il s'agit « d'un cours d'eau naturel vraisemblablement dérivé à une époque qu'il est impossible de préciser et non susceptible de propriété privée »;

Attendu que le pourvoi soutient, il est vrai, que cette constatation serait détruite par l'affirmation, dans un autre passage de l'arrêt, qu'une partie du canal d'amenée voisine de celle en débat appartient à Barrey, en vertu d'un titre d'acquisition du moulin, du 30 avril 1731, d'où suivrait, selon le demandeur en cassation, que le canal d'amenée tout entier sera soumis au même régime de propriété;

Mais attendu que la Cour de Paris n'a nullement affirmé que Barrey fût propriétaire d'une partie quelconque du canal d'amenée; qu'elle s'est bornée, en effet, à déclarer que le titre de 1731 ne pouvait servir de base au droit de propriété prétendu par ledit Barrey sur la partie de canal en litige, parce que ce titre ne mentionnait que la partie voisine comme ayant été cédée, avec le moulin, aux auteurs de celui-ci;

Attendu que, dans ces conditions, l'arrêt attaqué a pu décider, à bon droit, que Barrey ne pouvait être légalement présumé propriétaire de la partie dudit cours d'eau contestée entre lui et l'État,

Par ces motifs, rejette le premier moyen;

Mais sur le second moyen :

Vu l'article 7 de la loi du 20 avril 1810;

Attendu que le tribunal de première instance s'était déclaré incompétent pour connaître du chef de demande de Barrey relatif au préjudice causé, suivant lui, à son usine par la construction de la voie ferrée, et que la Cour d'appel a évidemment confirmé le jugement en ce point comme sur le reste, puisque l'arrêt attaqué, sans établir aucune distinction, « met l'appellation au néant et ordonne que ce dont est appel sortira effet »;

Attendu que, devant la Cour, Barrey avait spécialement conclu

à ce qu'il fût dit et jugé que la juridiction civile était seule compétente pour connaître de ladite demande en dommages-intérêts, parce que les travaux prémentionnés n'avaient pas été précédés des formalités exigées par la loi en matière de travaux d'utilité publique;

Mais attendu que l'arrêt attaqué n'a pas répondu à ces conclusions et que, s'il a adopté les motifs des premiers juges, c'est seulement sur le premier chef de contestation, qui n'était relatif qu'à la propriété du canal d'amenée; d'où suit que ledit arrêt a violé l'article 7 précité;

Par ces motifs, casse, mais seulement sur le chef relatif à la demande en dommages-intérêts formée par Barrey, en raison du préjudice que lui causerait la construction du chemin de fer.

(N° 493)

(12 juin 1893)

Expropriation. — Offres. — Notification. — Jury. — Convocation. — Certificats. — Fin de non-recevoir. — (Sieur Le Bigot de Beauregard.)

La décision du jury est nulle, alors qu'elle n'a pas été précédée de la notification des offres et que l'exproprié n'a point été appelé à comparaître devant le jury, avec indication des noms des jurés.

Ces notifications et citations ne sauraient être remplacées par des certificats attestant qu'elles ont été adressées à l'exproprié, alors que l'un de ces certificats émane du maire de la commune intéressée dans l'expropriation, et qu'aucun d'eux ne justifie, par ses énonciations, de la régularité des significations dont ils affirment l'existence.

On ne saurait, en pareil cas, exciper contre l'exproprié de sa comparution devant le jury et de sa participation à la discussion de l'indemnité, alors qu'avant tout débat il lui a été donné acte des réserves par lui faites du chef des irrégularités de la procédure suivie contre lui. (Art. 31, 37 et 42 de la loi du 3 mai 1841.)

La Cour,

. . . .

Sur les deuxième et troisième moyens réunis :

Vu les articles 31, 37 et 42 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que le demandeur en cassation soutient qu'il n'a reçu ni la notification que le premier de ces articles prescrit d'adresser au propriétaire de l'immeuble exproprié, pour l'appeler à comparaître devant le jury et lui faire connaître les noms des jurés, ni celle que l'article 23 de la loi susvisée ordonne d'adresser à ce propriétaire pour lui indiquer les sommes que l'administration lui offre pour indemnité et lui permettre de déclarer, conformément à l'article 24, son acceptation ou le montant de ses prétentions ;

Attendu, en effet, qu'il ne résulte ni du procès-verbal des opérations, ni d'aucun exploit représenté, que ces notifications aient été faites à Le Bigot de Beauregard ; qu'elles ne peuvent être remplacées par les deux certificats des 15 octobre et 28 décembre 1892, lesquels sont inopérants, soit parce que l'un émane du maire de la commune du Châtellier, représentant légal de la partie expropriante, et ne saurait, dès lors, faire foi en justice, soit parce que ni l'un ni l'autre de ces certificats ne justifie, par ces énonciations, que les notifications dont il s'agit aient été régulièrement faites ; qu'il suit de là que ni l'existence, ni la validité de ces notifications ne sont légalement prouvées dans la cause ;

Attendu que les formalités prescrites par les articles 23 et 24 de la loi du 3 mai 1841 trouvent leur sanction dans les articles 37 et 42 de ladite loi, qui exigent, à peine de nullité, que le tableau des offres et demandes notifiées soit mis sous les yeux du jury, ce qui suppose l'existence d'offres valables et régulières ;

Attendu que, dans l'espèce, les nullités dont s'agit n'ont pu être couvertes par la comparution de l'exproprié devant le jury et la part qu'il a prise à la discussion du chiffre de l'indemnité, alors qu'il lui a été donné acte, avant tout débat, ainsi que le constate le procès-verbal, des réserves qu'il a faites de se pourvoir en cassation contre les nullités de la procédure ;

D'où il suit que c'est en violation des articles 31 et 37 ci-dessus visés qu'ont été rendues tant la décision du jury que l'ordonnance du magistrat directeur ;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur le premier moyen du pourvoi ;

Donnant défaut contre la commune du Châtellier, casse, etc.

(N° 494)

[26 juin 1893]

Chemins de fer. — Tarifs. — Publicité. — Livret Chaix. — (Sieur Gouarne.)

Les tarifs des compagnies de chemins de fer, obligatoires quand ils ont été dûment homologués et approuvés par le Ministre des travaux publics, doivent être publiés au moyen d'affiches apposées dans les gares et stations ou au moyen de livrets reproduisant la teneur des tarifs approuvés, et qui doivent être tenus à la disposition du public.

Mais une compagnie de chemins de fer ne peut être condamnée pour infraction aux indications du livret Chaix, publication dépourvue de tout caractère officiel, alors qu'il n'est pas établi que ces indications, taxées d'inexactitude par les compagnies, étaient conformes au texte des tarifs approuvés, et alors qu'il n'est nullement constaté qu'à la date de l'expédition litigieuse le texte de ces tarifs n'avait été dûment publié.

La Cour,

. . . .

Statuant par défaut à l'égard de Gouarne;

Sur la première branche du moyen :

Attendu qu'il ressort du jugement attaqué que la demande en détaxe formée par Gouarne contre la compagnie des chemins de fer de l'Ouest était relative à 19 transports de vins et vinaigres effectués de Saint-Denis à Saint-Malo-Saint-Servan en 1882, 1883, 1887; qu'il s'agissait de savoir comment le tarif spécial P. V., n° 4, devait s'appliquer à ces transports; que ces mentions ont suffisamment précisé l'objet du débat pour permettre à la Cour de cassation d'exercer son droit de contrôle sur la solution que le jugement attaqué en a donnée,

Rejette cette première branche;

Mais sur la deuxième branche :

Vu le tarif spécial P. V., n° 4 de la compagnie de l'Ouest;

Attendu que les tarifs dûment homologués et publiés ont force de loi entre le public et les compagnies de chemins de fer;

Attendu que ces compagnies sont tenues de porter les tarifs à la connaissance du public au moyen d'affiches constamment

apposées dans les lieux les plus apparents des gares et stations et qui peuvent être remplacées par des livrets reproduisant le texte même des tarifs homologués et tenus, dans lesdites gares et stations, à la disposition du public; mais que les compagnies ne sont pas liées par les indications erronées que peut contenir le livret Chaix, entreprise privée qui n'a aucun caractère officiel;

Attendu que le jugement attaqué a accueilli la demande en détaxe formée par Gouarne en s'en tenant aux énonciations du livret Chaix sans rechercher si, dans ce livret, la teneur du tarif spécial P. V., n° 4, était conforme au texte approuvé par le Ministre des travaux publics et sans dénier que ce texte eût été dûment homologué et publié lorsqu'ont eu lieu les transports dont les prix étaient litigieux; qu'en statuant ainsi le jugement attaqué a violé les textes susvisés;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 495)

[26 juin 1893]

Adjudicataire de travaux publics. — Sous-traitant. — Ouvriers du sous-traitant. — Responsabilité. — (Sieur Lesbros.)

Lorsque l'adjudicataire des travaux d'édification d'une digue charge un tiers d'exécuter les « percés et enrochements » pour compte de l'entreprise, on ne peut voir dans l'accord intervenu entre les parties un marché de fournitures, le tiers étant en réalité un sous-traitant.

En conséquence, les ouvriers employées aux percés et enrochements, s'ils ne sont pas payés par le sous-traitant qui les a mis en œuvre, ont un recours contre l'adjudicataire.

La Cour,

. . . .

Statuant par défaut à l'égard de Lesbros;

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 1121 du Code civil;

Attendu que l'article 9 du cahier des clauses et conditions générales des ponts et chaussées, auquel Lesbros et Gendrier s'étaient soumis, est ainsi conçu : « L'entrepreneur ne peut céder à des sous-traitants une ou plusieurs parties de son entreprise

sans le consentement de l'administration. Dans tous les cas, il demeure personnellement responsable, tant envers l'administration qu'envers les ouvriers et les tiers »;

Attendu qu'il résulte de l'ensemble des constatations du jugement attaqué que Lesbros s'est rendu adjudicataire des travaux à faire à la digue de Pathègue pour la consolider et l'achever; qu'il devait, pour l'exécution de ces travaux, consistant notamment en percés et enrochements, exploiter la carrière du Pont-la-Dame; qu'il a été convenu entre lui et Gendrier que ce dernier se chargerait de cette exploitation pour compte de l'entreprise à des conditions déterminées entre les parties :

Attendu que le jugement attaqué n'a pas tiré des faits qu'il relève les conséquences juridiques qu'il comportait; qu'il a vu à tort, dans les accords qui liaient les parties, à la fois un marché de fournitures et un travail à la tâche; qu'en réalité Gendrier, ayant été mis pour une partie déterminée de l'entreprise de Lesbros, à la place de ce dernier, était devenu son sous-traitant;

Attendu que le jugement attaqué, en refusant aux ouvriers de Gendrier l'action que leur assuraient les clauses de l'adjudication contre l'entrepreneur principal, a, par suite, violé l'article de loi susvisé;

Par ces motifs, casse, etc.

(Chambre criminelle.)

(N° 496)

[17 février 1893]

Cours d'eau. — 1° Curage d'une rivière. — Arrêté préfectoral. — 2° Curage. — Rejet des vases hors du lit de la rivière. — (Sieur Guignes).

1° *Si la loi du 14 floréal an XI et le décret du 11 septembre 1857 sur le curage de l'Iton réservent les obligations résultant des usages locaux, le préfet de l'Eure peut néanmoins, aux termes du décret du 13 avril 1861, tableau D, n° 6, prescrire le curage de cette rivière, non navigable ni flottable, en se con-*

formant à ces usages. — 2° Lorsque l'arrêté préfectoral prescrivant le curage dispose, sans déterminer de distance, que les vases devront être rejetées assez loin des bords pour ne pas retomber dans le lit de la rivière, le jugement qui constate que les vases n'ont pas été placées assez loin pour ne point couler à nouveau dans le chenal curé est souverain et échappe au contrôle de la Cour de cassation.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen pris de ce que le tribunal aurait retenu d'autres contraventions que celles dont il était saisi :

Attendu que la citation a été donnée pour contravention à l'article 1er de l'arrêté préfectoral du 12 juin 1891 et à l'article 8 du décret du 11 septembre 1857 sur le curage de l'Iton;

Que le juge de paix n'a retenu dans le résumé des motifs que cette double contravention; que le moyen manque donc en fait;

Sur le moyen tiré de ce que le jugement aurait pour unique base un procès-verbal auquel le juge aurait lui-même dénié toute l'autorité nécessaire.

Attendu que ce moyen manque aussi en fait, la condamnation ayant pour base à la fois les procès-verbaux dressés, la déposition de leur rédacteur et les résultats des débats;

Sur le moyen pris de la violation par fausse application de la loi du 14 floréal an XI, du décret du 11 septembre 1857, et de l'arrêté préfectoral du 12 juin 1891, en ce que le tribunal, malgré les usages locaux contraires, a condamné le demandeur à faire le curage dans l'amplitude du remous de son usine, alors que la loi, le décret et l'arrêté susvisés font réserve des usages locaux;

Attendu que, si la loi de floréal an XI et le décret du 11 septembre 1857, sur le curage de l'Iton, réservent les obligations résultant des usages locaux, le préfet de l'Eure pouvait néanmoins, aux termes du décret du 13 avril 1861, tableau D, n° 6, prescrire le curage de cette rivière, non navigable ni flottable, en se conformant à ces usages;

Attendu qu'après l'accomplissement des formalités réglementaires, il a reconnu, par arrêté du 4 août 1890, que les usages locaux mettaient le curage dans l'amplitude du remous à la charge des usiniers sur une partie du cours d'eau et, sur une autre partie, le laissaient aux riverains; que cet arrêté n'a pas été attaqué par les intéressés;

Attendu que le préfet a ensuite, par arrêté du 12 juin 1891, ordonné le curage en l'imposant à Guignes d'Ablon dans l'amplitude du remous de son usine, en conformité des usages locaux qu'il venait de proclamer;

Attendu que cet arrêté d'exécution se réfère nécessairement à l'arrêté du 4 août 1890, entièrement contraire aux prétentions du demandeur, et qu'il s'interprète par ces dispositions antérieures; attendu, dès lors, qu'il met bien à la charge de Guignes d'Ablon le curage dans l'amplitude du remous de son usine, conformément aux usages locaux tels qu'ils ont été reconnus, et que le juge de paix a sainement compris et appliqué cet arrêté dont la légalité n'est point contestée;

Sur le moyen tiré de la violation de l'arrêté du 1er mars 1843 et du décret du 11 septembre 1857, en ce qu'ils ordonnent le rejet des vases à une distance moindre que la distance exigée par le jugement entrepris :

Attendu qu'il y a lieu de se préoccuper seulement sur ce point de l'arrêté du 12 juin 1891 qui a prescrit le dernier curage;

Que cet arrêté, sans déterminer de distance, a prescrit de rejeter les vases assez loin des bords pour qu'elles ne retombent point dans le lit de la rivière;

Que le jugement constate que ces vases n'ont pas été placées assez loin des rives pour ne point couler à nouveau dans le chenal curé;

Que c'est là une appréciation souveraine qui échappe au contrôle de la Cour de cassation;

Sur le moyen pris de l'absence de sanction à l'arrêté du 12 juin 1891 : — attendu que la sanction de cet arrêté préfectoral se trouve dans l'article 471, n° 15, du Code pénal et que c'est ce texte qui a été appliqué;

Par ces motifs, rejette, etc.

PERSONNEL

(N° 497)

Octobre 1893.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 12 octobre 1893. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur, savoir :

Au grade de Commandeur :

MM. **Bernard** (Émile), Inspecteur Général de 1re classe.
Guillain, Inspecteur Général de 2e classe.

Au grade d'Officier :

MM. **Picquenot** . . . . } Inspecteurs Généraux de 2e classe.
Humblot . . . . }
Boutillier . . . . }
Guérard, Ingénieur en Chef de 1re classe.

Au grade de Chevalier :

MM. **Leroux** . . . . } Ingénieurs ordinaires de 1re classe.
Barbé . . . . }
Humbert (Georges) . . . . }
Chicoineau . . . . } Sous-Ingénieurs.
Lefoul . . . . }

2° SERVICE DÉTACHÉ.

Décision du 17 octobre 1893. — M. **Quellennec**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service du Gouvernement hellé-

nique, en qualité d'Ingénieur-Conseil, est maintenu pour une période indéterminée dans ses fonctions actuelles et chargé, en même temps, de la direction technique du chemin de fer Pirée-Athènes-Péloponèse.

3° CONGÉ.

Arrêté du 26 septembre 1893. — M. **Antonetti** (Joseph), Sous-Ingénieur, chargé, à la résidence de Nevers, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de la Nièvre, est mis en congé sans traitement.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 27 septembre 1893. — **Quarré**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché à la résidence de Poitiers, au service ordinaire du département de la Vienne et à divers services de chemins de fer, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur attaché au service de l'exploitation.

Arrêté du 20 octobre. — M. **Arnaud** (Marius), Ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Arles et du 5e arrondissement du service spécial de la navigation du Rhône, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des produits chimiques d'Alais et de la Camargue en qualité de Directeur des établissements agricoles, saliniers et industriels que cette Compagnie possède en Camargue.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Ribaucour**, Ingénieur en Chef de 2e classe. .	13 sept. 1893
M. **Frossard** (Maxime), Ingénieur ordinaire de 1re classe.	14 sept. 1893
M. **Margot** (Joseph), Ingénieur en Chef de 1re classe.	2 oct. 1893

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Décret du 18 septembre 1893. — M. **Gay**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Membre du Comité consultatif des chemins de fer.

Arrêté du 27 *septembre.* — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Langogne au Puy, supprimé à dater du 1er mai 1888, est reconstitué.

Il est compris dans les attributions de M. **Monnet** (Émile), Ingénieur en Chef de 2e classe au Puy.

Arrêté du 29 *septembre.* — M. **Lefort** (Édouard), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Loire-Inférieure, du service de la 4e section de la navigation de la Loire et du service du canal maritime de la Basse-Loire, est chargé, en outre, du service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Nantes à Candé et de Beslé à Guémené et à La Chapelle-sur-Erdre, en remplacement de M. **Meugy**, précédemment appelé à un autre service.

Arrêté du 4 *octobre.* — M. **Bourgougnon**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Bastia, au service ordinaire et maritime du département de la Corse et au service des chemins de fer corses est chargé, à la résidence de Nice, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Frossard**, décédé, savoir :

1° Service ordinaire du département des Alpes-Maritimes — arrondissement du Sud-Est ;

2° Service maritime du même département — arrondissement unique ;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Aubé** — 4e arrondissement (ligne de Nice à Sospel).

Arrêté du 5 *octobre.* — M. **Galliot**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Dijon, cesse d'être chargé du 4e arrondissement du service du canal de la Marne à la Saône. Il reste exclusivement attaché au service du canal de Bourgogne et au Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Idem. — M. **Jacquinot**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Langres, déjà chargé du 3e arrondissement du service du canal de la Marne à la Saône, est chargé, en outre, de l'intérim du 4e arrondissement du même service, en remplacement de M. **Galliot.**

Décision du 6 *octobre.* — M. **Chevalier,** Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Bayeux, est chargé, en outre de l'intérim de l'arrondissement du Nord-Est, du service ordinaire du département du Calvados, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Godard.**

Décision du 6 *octobre.* — M. **Godard** (Louis), Ingénieur ordinaire de 2e classe, appelé de la résidence de Honfleur à celle du Havre à dater du 1er octobre 1893, reste provisoirement chargé

de l'intérim de l'arrondissement du Nord-Est du service maritime du département du Calvados.

Arrêté du 13 octobre. — M. **Imbert** (Henri), Ingénieur en Chef de 2ᵉ classe, détaché auprès du Gouvernement tunisien en qualité d'Ingénieur-adjoint au Directeur Général des Travaux publics de la régence, est chargé du service ordinaire et maritime de la circonscription de Philippeville et du service du Contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Philippeville à Constantine, en remplacement de M. **Ribaucour**, décédé.

Décision du 17 octobre. — M. **Bourquelot**, Ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, à Laon, est chargé de l'intérim de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de l'Aisne, en remplacement de M. **Caillez**.

Décision du 20 octobre. — Par application des dispositions de l'Arrêté du 20 mai 1893, la résidence de M. **Bourguin**, Ingénieur en Chef de 2ᵉ classe, chargé du service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes, du service de la navigation de la Marne — 1ʳᵉ section et du Contrôle des travaux des chemins de fer de Trilport à La Ferté-Milon et d'Armentières à Bazoches, est transférée de Soissons à Reims.

Idem. — Par application des dispositions de l'Arrêté du 20 mai 1893, la résidence de M. **Pigache**, Ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe, attaché au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes et au service de la navigation de la Marne — 1ʳᵉ section, est transférée de Soissons à Reims.

Arrêté du 20 octobre. — M. **Domergue**, Ingénieur ordinaire de 3ᵉ classe, à Aix, est chargé de l'intérim du service de l'arrondissement d'Arles, en remplacement de M. **Arnaud**, mis en congé renouvelable.

Arrêté du 24 octobre. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Barbezieux à Châteauneuf-sur-Charente, est organisé de la manière suivante :

I. — *Contrôle de la voie et des bâtiments.*

MM. **Violette de Noircarme**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Bernis, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Bordeaux.

II. — *Contrôle de l'exploitation et de la traction.*

MM. **Olry**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
Brisse, Ingénieur ordinaire des Mines, à Bordeaux.

III. — *Contrôle central.*

MM. **Olry**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
Bellon, Ingénieur ordinaire des Mines, à Paris.

IV. — *Exploitation commerciale.*

MM. **Héring**, Inspecteur principal, à Tours.
Roidot, Inspecteur particulier, à Tours.

V. — *Surveillance administrative.*

M. **Maurin**, Commissaire, à Angoulême.

Arrêté du 24 octobre. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Guingamp à Carhaix (réseau de l'Ouest) est organisé de la manière suivante :

I. — *Contrôle de la voie et des bâtiments.*

MM. **Kleine**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Nanot, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussée, au Mans.

II. — *Contrôle de l'exploitation et de la traction.*

MM. **Pelletan**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
Bernheim, Ingénieur ordinaire des Mines, au Mans.

III. — *Contrôle central.*

MM. **Le Cornu**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
Humbert, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Paris.

IV. — *Exploitation commerciale.*

MM. **Marie** et **Zerling**, Inspecteurs principaux, à Paris.
de Roland, Inspecteur particulier, à Paris.

V. — *Surveillance administrative.*

Commissariat de Morlaix.

Décision du 24 octobre. — M. **Lepage** (Amédée), Conducteur principal à Bar-le-Duc, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Sud au service ordinaire du département de la Meuse en remplacement de M. **Küss**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

II. — CONDUCTEURS

1° DÉCORATIONS.

Décret du 12 *octobre* 1893. — Sont nommés Chevaliers de l'Ordre national de la Légion d'Honneur, les Conducteurs principaux dont les noms suivent :

MM. **Ollivier** (Aristide).
Béquet (Aimé).
Roglet (Alexandre).

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

2 *octobre* 1893. — M. **Tanneur** (Henri), Commis, Concours de 1884, n° 19, Basses-Pyrénées, service ordinaire.

3 *octobre*. — M. **Garrigou** (Bertrand), Commis, ancien Maréchal des Logis Chef au 21e régiment d'Artillerie, déclaré admissible par la Commission de classement des Sous-Officiers, Dordogne, service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

11 *octobre*. — M. **Lejaille** (Eugène), Commis, Concours de 1884, n° 4, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire.

14 *octobre*. — M. **Dupré** (Étienne), Concours de 1893, n° 98, Puy-de-Dôme, service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat.

19 *octobre*. — M. **Alata** (Jean), Commis, Concours de 1884, n° 120, Corse, service des études et travaux du chemin de fer d'Ajaccio à Propriano.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

20 *octobre* 1893. — M. **Puginier** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour occuper un emploi au service de l'Hydraulique agricole du même département.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

29 *septembre* 1893. — M. **Bachelet** (Désiré), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la 3e section de la navigation de la Seine, est mis, sur sa demande, en congé d'un an sans traitement pour affaires personnelles.

11 *octobre*. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé à M. **Blanc** (Justin), Conducteur de 3e classe attaché, au service ordinaire du département du Lot, qui a été nommé Inspecteur départemental stagiaire du Travail dans l'Industrie.

16 *octobre*. — Un congé de six mois, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles, à M. **Istria** (Pierre), Conducteur de 2e classe, détaché au service de la Mission française des Travaux publics de Grèce et remis à la disposition de l'Administration.

20 *octobre*. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé à M. **Bris** (Louis), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Poitiers au Blanc.

5° CONGÉ RENOUVELABLE.

18 *octobre*. — M. **Bariller** (Jules), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à conserver la direction d'un service de construction et d'exploitation de chemins de fer d'intérêt local, dans le département de la Vienne.

6° DISPONIBILITÉ.

5 *octobre* 1893. — M. **Taillarda** (Jules), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pendant six mois, pour raisons de santé.

7 *octobre*. — M. **Roussan** (Théophile), Conducteur principal, attaché au service maritime du département d'Ille-et-Vilaine, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

Idem. — M. **Perdrisat** (Édouard), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Cher, au service du canal de

Berry, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

7 *octobre.* — M. **Tinel** (Noël), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, jusqu'à son admission à la retraite.

7° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Rimbault** (Jacques), Conducteur principal, Deux-Sèvres, service ordinaire	1er nov. 1893

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Durand** (Jean), Conducteur de 1re classe, Charente-Inférieure, service ordinaire	18 sept. 1893
M. **Massoulard** (Aimé), Conducteur de 2e classe, Haute-Vienne, service ordinaire	18 sept. 1893
M. **Hollender** (Émile), Conducteur de 3e classe, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Constantine	19 sept. 1893
M. **Mannarini** (Jean), Conducteur de 3e classe, Corse, service des études et travaux du chemin de fer d'Ajaccio à Propriano	27 sept. 1893
M. **Déchaux** (Henri), Conducteur de 2e classe, Cher, service ordinaire	4 oct. 1893
M. **Bot** (Antoine), Conducteur de 2e classe, Nord, services des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais	5 oct. 1893
M. **Renoux** (Jacques), Conducteur de 1re classe, Bouches-du-Rhône, service maritime	13 oct. 1893
M. **Cellière** (Joseph), Conducteur principal, Savoie, service ordinaire	29 oct. 1893

9° DÉCISIONS DIVERSES.

15 *septembre* 1893. — M. **Denizeau** (Alexandre), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Deux-Sèvres, passe au service de la navigation de la Sèvre-Niortaise, même département.

Idem. — M. **Valadon** (Félix), Conducteur principal, attaché, dans le département des Deux-Sèvres, au service de la navigation de la Sèvre-Niortaise, passe au service ordinaire du même département.

25 *septembre.* — M. **Kerler** (Eugène), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département des Ardennes, au service du Contrôle de l'exploitation.—Travaux neufs et entretien—des chemins de fer de l'Est, passe dans le département de l'Aisne, au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes, et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Trilport à La Ferté-Milon.

Idem. — M. **Martin** (Edme), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de l'Aisne, au service du canal de l'Oise à l'Aisne, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Trilport à La Ferté-Milon et d'Armentières à Bazoches.

29 *septembre.* — M. **Faucheux** (André), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de l'Yonne, au service de la navigation de l'Yonne, passe, dans le département de Saône-et-Loire, au service du canal du Centre.

Idem. — M. **Petit** (Charles), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Cantal, passe dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Lavelanet à Bram.

2 *octobre.* — M. **Langoux** (Théophile), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché, dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne.

7 *octobre.* — M. **Valois** (Émile), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Vienne, au service ordinaire et au service des études et travaux du chemin de fer de La Pallice à La Rochelle, est nommé Contrôleur-comptable de 3e classe dans le département de la Haute-Vienne, au Contrôle des chemins de fer d'Orléans.

Idem. — M. **Rousset** (Daniel), Conducteur de 3e classe, détaché au service de l'hydraulique agricole du département du Gard, est attaché au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône.

11 *octobre.* — M. **Boursier** (Alfred), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, passe au service ordinaire du département de la Seine.

Idem. — M. **Rincé** (Ferdinand), Conducteur de 3e classe, attaché dans le département de la Loire-Inférieure, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État, passe dans le département d'Indre-et-Loire, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans.

11 octobre. — M. **Dorat** (Alfred), Conducteur de 2e classe, attaché dans le département de la Vienne, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans est attaché, en outre, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État.

Idem. — M. **Thomas** (Arthur), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, passe au service ordinaire du département de la Dordogne.

Idem. — M. **Glandier** (Jean-Baptiste), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Dordogne, passe au service ordinaire du département du Loiret.

Idem. — M. **Baqué** (Jean), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Philippeville passe au service ordinaire de la circonscription de Constantine, même département.

Idem. — M. **Grasset** (Baptiste), Conducteur principal, attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État, passe, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Philippeville.

14 octobre. — M. **Pardoux** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Laqueuille au Mont-Dore, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat, même département.

Idem. — M. **Vaissier** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Laqueuille au Mont-Dore, même département.

16 octobre. — M. **Lefort** (Paul), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne, passe, dans le département de l'Yonne, au service du canal du Nivernais.

26 octobre. — M. **Méry** (Augustin), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de la Charente-Inférieure, au service ordinaire et au service maritime, est exclusivement attaché au service ordinaire du même département.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

DÉCRETS

(N° 498)

[23 février 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 164, dans le département du Finistère, entre les points 32km,005 et 42km,076 (Maison-de-Terre) du kilométrage actuel, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge et violette sur le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 28 août 1891, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours. Elle sera mise à la disposition du département du Finistère et des communes de la Feuillée et de Commana, pour recevoir l'affectation indiquée dans les délibérations des 25 août, 20 novembre et 4 décembre 1892;

2° La dépense, évaluée à 186.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales ;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 499)

[24 février 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer départementaux, pour les aménagements nécessaires en vue de l'ouverture, au service de la petite vitesse, de la halte de Bessamorel (Haute-Loire), sur la ligne d'Yssingeaux à la Voûte-sur-Loire.

La dépense résultant de l'exécution desdits travaux sera imputée sur le compte de 2 millions de francs prévu au paragraphe 2 de l'article 4 de la convention du 13 avril 1886, approuvée par la loi du 27 juillet de la même année, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et sans qu'elles puissent excéder 28.571f,90.

(N° 500)

[20 mai 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, conformément au projet suivant :

Ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès :

Projet d'établissement de nouvelles installations à la gare de Sidi-Bel-Abbès, présenté le 26 décembre 1892, avec un détail estimatif montant à 35.504 francs et réduit à 33.600 francs, y compris 12 p. 100 pour frais généraux et intérêts.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 5.100.000 francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvé par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur les lignes

de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès, Sidi-Bel-Abbès à Ras-el-Mâ, la Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia à Tlemcen, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 501)

[1er juin 1893]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'acquisition d'un matériel de dragage complémentaire destiné au dévasement du port de Rochefort, ainsi qu'à l'établissement des installations nécessaires à son utilisation, conformément aux propositions présentées par les ingénieurs du département de la Charente-Inférieure, les 14 janvier, 5 avril 1892, et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 2 mai 1892 ;

2° La dépense de ces acquisitions et installations, évaluée à 145.000 francs, sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 502)

[3 juin 1893]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 65, dans les deux rampes dites *des Brosses et de la Maison-Lévêque* (Côte-d'Or), suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges et une teinte rose sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 2 décembre 1892, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours ; elle sera, en ce qui concerne la portion située au terri-

toire de Cérilly, remise à cette commune, en vue de recevoir l'affectation spécifiée dans la délibération du conseil municipal de Cérilly, en date du 19 mars 1893.

2° La dépense, évaluée à 31.613f,11, sera imputée sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater de présent décret.

(N° 503)

[5 juin 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 9, du Var, de Draguignan à Riez, entre les points 2k,360 et 3k,380, au lieu dit *les rampes de Saint-Jean*, commune de Villecroze, à exécuter suivant la direction générale indiquée en rouge sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 25 juillet 1892, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 504)

[16 novembre 1893]

Décret déclarant d'utilité publique la construction de quais maritimes à l'extrémité ouest du canal de Tancarville au port du Havre.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique la construction de quais maritimes à l'extrémité ouest du canal de Tancarville au port du Havre, conformément aux dispositions de l'avant-projet ci-dessus visé du Conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la chambre de commerce du Havre de contribuer à la dépense jusqu'à concurrence du montant des frais d'acquisition des terrains nécessaires à la construction des nouveaux quais projetés.

Art. 3. — Le surplus de la dépense correspondant à l'exécution des travaux proprement dits, soit 800.000 francs, sera imputé sur les ressources inscrites annuellement à la 2e section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

. . . .

(N° 505)

[20 novembre 1893]

Décret relatif à l'éclairage, pendant la nuit, des bateaux et des obstacles à la navigation.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Pendant la nuit, c'est-à-dire depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever, les bateaux et radeaux, ainsi que les obstacles à la navigation, seront éclairés conformément aux dispositions du présent règlement sur les fleuves, rivières, canaux, lacs et étangs d'eau douce.

Art. 2. — Sur les fleuves et rivières mentionnés au décret du 4 mars 1890, les articles 2 à 11 du règlement du 1er septembre 1884, qui concernent les feux des navires de mer, seront appliqués en aval de la limite déterminée par ce décret. Ils seront également appliqués en amont de cette limite sur ceux desdits cours d'eau qui se trouvent isolés du réseau général de navigation intérieure.

Le surplus du réseau sera soumis aux règles ci-après :

TITRE Ier. — BATEAUX EN MARCHE.

SECTION I. — *Disposítions applicables à l'ensemble du réseau fluvial.*

Art. 3. — Les bateaux mus par la vapeur ou par tout autre moteur mécanique porteront, quand ils marcheront isolément, quatre ou cinq feux au gré du capitaine, savoir :

A l'avant, un feu blanc placé dans l'axe du bateau, ou deux feux blancs de niveau disposés symétriquement de part et d'autre de cet axe, lesdits feux invisibles de l'arrière;

A tribord un feu vert, à bâbord un feu rouge, tous deux visibles de l'avant et invisibles de l'arrière;

A l'arrière, un feu rouge invisible de l'avant.

Art. 4. — Les remorqueurs sans convoi porteront les mêmes feux que les bateaux à vapeur isolés.

Art. 5. — Les remorqueurs à la tête d'un convoi porteront cinq feux, savoir :

A l'avant, deux feux blancs superposés l'un à l'autre, disposés dans l'axe du bateau et invisibles de l'arrière;

A tribord un feu vert, à bâbord un feu rouge, tous deux visibles de l'avant et invisibles de l'arrière;

A l'arrière, un feu rouge invisible de l'avant.

Art. 6. — Les toueurs avec ou sans convoi porteront cinq feux, savoir :

A l'avant, un feu blanc et un feu rouge superposé au feu blanc, placés l'un et l'autre dans l'axe du bateau et invisibles de l'arrière;

A tribord un feu vert, à bâbord un feu rouge, tous deux visibles de l'avant et invisibles de l'arrière;

A l'arrière, un feu rouge invisible de l'avant.

Art. 7. — Les deux feux superposés à l'avant des remorqueurs et des toueurs seront espacés entre eux de telle sorte qu'ils soient toujours parfaitement distincts l'un de l'autre dans toutes les positions du bateau.

Les feux latéraux prescrits pour les bateaux à vapeur, les remorqueurs et les toueurs seront placés vers le milieu de la longueur de ces bateaux, dans une position telle qu'ils ne se confondent jamais avec ceux d'avant.

Leur élévation au-dessus du pont sera suffisante pour qu'ils ne soient jamais masqués par aucune partie du bateau ou de son chargement.

Art. 8. — Les bateaux intermédiaires des convois toués ou remorqués porteront chacun un feu blanc dont le rayonnement sera atténué par un verre dépoli; ce feu, placé à l'avant, restera constamment visible de tous les points de l'horizon.

Lesdits bateaux pourront être dispensés de tout éclairage par arrêté préfectoral lorsqu'ils seront disposés en couplage serré, de manière à former un système invariable, et n'auront pas la faculté de gouverner isolément.

Art. 9. — Le dernier bateau de chaque convoi portera deux feux, savoir :

A l'avant, un feu blanc atténué, comme il est dit à l'article 8;

A l'arrière, un feu rouge invisible de l'avant.

Art. 10. — Toutes les fois qu'un toueur ou remorqueur devra obstruer le chenal pour opérer une manœuvre quelconque, il superposera un feu rouge, visible de l'amont et de l'aval, à celui des feux latéraux qui se trouvera du côté de l'interruption du passage.

Art. 11. — Les bateaux isolés autres que ceux qui sont mus par la vapeur ou par tout autre moteur mécanique porteront deux ou trois feux au gré du marinier, savoir :

A l'avant, un feu blanc placé dans l'axe du bateau, ou deux feux blancs de niveau disposés symétriquement de part et d'autre de cet axe, lesdits feux invisibles de l'arrière;

A l'arrière, un feu rouge invisible de l'avant.

Art. 12. — Les radeaux dont la largeur ne dépassera pas 10 mètres porteront les mêmes feux que les bateaux ordinaires isolés.

Les radeaux de plus de 10 mètres de largeur porteront, savoir:

A l'avant, deux feux blancs invisibles de l'arrière;

A l'arrière, deux feux rouges invisibles de l'avant.

Ces quatre feux seront respectivement disposés aux angles du radeau.

Art. 13. — Outre les feux ci-dessus prescrits, les bateaux des services réguliers porteront à l'avant un feu vert invisible de l'arrière; ce feu sera placé dans l'axe du bateau et superposé aux feux d'avant à une hauteur telle qu'il en reste constamment distinct.

Art. 14. — Par exception aux dispositions qui précèdent, sur les cours d'eau où la navigation de nuit est peu active, et en l'absence de navigation à vapeur, les bateaux ordinaires et les radeaux pourront être dispensés, par arrêté préfectoral, de l'éclairage d'arrière.

Art. 15. — Les bateaux de plaisance et autres embarcations ayant plus de 8 mètres de longueur, ainsi que les canots à vapeur de toute dimension, seront assujettis, selon leur nature, aux prescriptions du présent règlement.

Les canots ordinaires, les bachots et les petites embarcations d'agrément, dont la longueur ne dépasse pas 8 mètres, seront éclairés au moyen d'un feu blanc visible de tous les points de l'horizon.

Art. 16. — Les canots à la traîne seront dispensés de l'éclairage, pourvu que la traîne ne dépasse pas une longueur de 5 mètres.

SECTION II. — *Dispositions spéciales à la traversée des grandes villes et de leur banlieue.*

Art. 17. — Dans la traversée des grandes villes et de leur banlieue, le mode d'éclairage des bateaux à voyageurs sera déterminé, selon les besoins du service, par des arrêtés préfectoraux qui seront soumis à l'homologation ministérielle.

Il ne sera pas dérogé, par ces arrêtés, aux dispositions du présent règlement qui s'appliquent aux autres bateaux ou aux radeaux.

TITRE II. — BATEAUX ET RADEAUX EN STATIONNEMENT. — BATEAUX ÉCHOUÉS. — ÉCUEILS. — OUVRAGES D'ART.

Art. 18. — Les bateaux et radeaux stationnant dans le chenal seront signalés par deux feux rouges placés dans l'axe du bateau, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière.

Cette règle s'appliquera à tous les engins flottants, tels que

dragues à vapeur, pompes d'épuisement et sonnettes, mouillés dans le chenal.

Art. 19. — Les bateaux, radeaux et engins flottants arrêtés le long de la rive seront signalés par un feu rouge placé du côté du large, vers le milieu de la longueur du bateau, et visible de tous les points de la voie navigable.

Le feu rouge sera remplacé par un feu vert pour les pontons-embarcadères.

Lorsque plusieurs bateaux, radeaux ou engins flottants stationneront bord à bord le long de la rive, celui du large pourra être seul éclairé.

Art. 20. — Les bateaux, radeaux et engins flottants stationnant dans les ports publics ou privés seront dispensés de tout éclairage, à la condition que ces bateaux ou radeaux soient complètement effacés en dehors du profil courant du chenal.

Art. 21. — Des feux rouges en nombre suffisant, visibles de l'amont et de l'aval, devront signaler la présence des bateaux échoués et autres écueils accidentels.

Des feux jaunes seront placés à distance convenable de ces écueils, lorsque la disposition des lieux ne permettra pas d'apercevoir les feux rouges en temps utile.

Art. 22. — Les ouvrages provisoires mettant obstacle à la navigation seront signalés, tant à l'amont qu'à l'aval, par des feux rouges.

Un feu de même couleur sera placé sur chacune des pattes d'oie disposées à l'avant ou à l'arrière des échafaudages.

Chaque passe libre sera désignée soit par un feu blanc disposé dans l'axe de la passe, soit par deux feux blancs respectivement placés de chaque côté de ladite passe.

Chaque passe fermée sera indiquée soit par un feu rouge placé dans l'axe de la passe, soit par deux feux rouges respectivement disposés de chaque côté de ladite passe, sans préjudice de ceux qui sont prescrits sur les pattes d'oie.

Art. 23. — Des arrêtés ministériels désigneront ceux des ouvrages permanents affectés à un service public qui doivent être éclairés.

Des arrêtés préfectoraux statueront de même à l'égard des ouvrages établis par des particuliers en vertu de permissions de voirie.

Ces arrêtés fixeront les conditions de l'éclairage dans chaque cas particulier, en maintenant aux feux des différentes couleurs la signification qui leur est attribuée aux articles 21 et 22.

Art. 24. — Sur les voies où la navigation sera de fait suspendue, des arrêtés préfectoraux pourront accorder des dispenses totales ou partielles d'éclairer, pendant la durée de cette interruption, les bateaux, établissements flottants et obstacles définis ci-dessus.

TITRE III. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 25. — Les feux de différentes couleurs ci-dessus énumérés seront produits au moyen d'appareils dont la lumière puisse être aperçue à une distance minimum de 300 mètres et offre un pouvoir éclairant au moins égal à l'unité photométrique usuelle, fournie par une lampe Carcel avec mèche de 0m,02 de diamètre, brûlant par heure 42 grammes d'huile de colza.

Les feux d'avant et ceux d'arrière seront cylindriques ou angulaires, au gré des mariniers.

Les feux latéraux prescrits pour les bateaux à vapeur, les toueurs et les remorqueurs, seront exclusivement des feux angulaires éclairant un secteur d'au moins 112°,30'.

Chaque bateau sera muni d'un nombre d'appareils suffisant ainsi que d'un assortiment de verres blancs, rouges et verts pouvant s'adapter à ces appareils.

Art. 26. — L'éclairage des bateaux ne pourra avoir lieu au moyen de la lumière électrique que sur une autorisation spéciale qui sera donnée par le Ministre des travaux publics.

Art. 27. — Le passage de nuit aux écluses et ponts mobiles sera refusé aux bateaux, convois et radeaux qui ne seraient pas munis des feux réglementaires.

Art. 28. — Le présent règlement sera exécutoire à dater du 1er janvier 1894.

. . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 506)

[13 janvier 1893]

Travaux publics communaux. — Distribution d'eau. — Adjudicataire primitif; sous-traitant accepté par la commune; renvoi; absence de faute; préjudice; expertise ordonnée. — (Ville de Toulouse contre sieur Lombrail.)

Lorsque l'adjudicataire de travaux communaux a cédé son marché, ainsi que le cahier des charges lui en réservait la faculté, et que le sous-traitant a été agréé par le maire, conformément au cahier des charges, le maire ne peut pas désormais congédier le sous-traitant comme un simple employé ou agent de l'entreprise primitif. — L'approbation donnée par la commune à la cession a eu pour conséquence de substituer le sous-traitant à l'entrepreneur primitif et de le rendre recevable à invoquer au regard de ladite commune les clauses du marché primitif.

Dès lors, si le maire a congédié le sous-traitant agréé par lui, et si celui-ci n'a commis aucune faute dans l'exécution des obligations définies par son sous-traité qui soit de nature à motiver la résiliation, le sous-traitant évincé est fondé à réclamer une indemnité. Renvoi à l'expertise.

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment des deux lettres du maire de la ville de Toulouse, en date du 15 février 1886, jointes au dossier, que le sous-traité passé avec le sieur Lombrail et ayant pour objet les travaux d'entretien de la canalisation d'eau, dont les sieurs Mathelin et Garnier étaient adjudicataires, a été autorisé par la ville, sous la seule réserve que les sieurs Mathelin et Garnier resteraient toujours personnellement responsables vis-à-vis d'elle; que la ville est liée par cette autorisation, et ne pouvait de son plein gré congédier le

sous-traitant en dehors des conditions prévues par le cahier des charges; qu'ainsi l'arrêté attaqué devait, avant dire droit, ordonner une expertise à l'effet de rechercher si le sieur Lombrail avait commis dans l'exécution de son sous-traité des fautes de nature à justifier son éviction par la ville et, dans le cas contraire, d'évaluer le dommage éprouvé; mais que, sans attendre les résultats de l'expertise, le conseil de préfecture n'a pu valablement reconnaître tout d'abord le droit du sieur Lombrail, ainsi qu'il l'a fait par l'article 1er de son arrêté; qu'ainsi l'arrêté attaqué doit être réformé en ce point. (Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture, tous droits et moyens réservés, pour y être procédé à une expertise à l'effet d'y rechercher si le sieur Lombrail a commis, dans l'exécution du sous-traité, des fautes de nature à entraîner la résiliation de ce marché. Dans le cas où l'existence de ces fautes ne serait pas établie, ils apprécieront l'importance du préjudice qui a pu être causé au sieur Lombrail par le fait de son éviction et évalueront l'indemnité à lui due. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens supportés pour moitié par la ville et pour moitié par le sieur Lombrail.)

(N° 507)

[13 janvier 1893]

Travaux publics. — Difficultés en matière de concession. — Chemin de fer d'intérêt local. — Concurrence. — Concession de tramway parallèle. — Procédure. — Intervention. — (Ministre des travaux publics contre Compagnie du chemin d'intérêt local de Bayonne à Biarritz.)

L'État ne peut pas être déclaré responsable de la concurrence résultant pour une compagnie concessionnaire de chemin de fer d'intérêt départemental, de la concurrence produite par l'autorisation accordée à une commune d'établir un tramway parallèle à la voie ferrée. — L'État s'est borné à autoriser le département à concéder le chemin de fer, et il n'est pas partie au contrat passé entre la compagnie et le département (*).

Procédure. — Recours du Ministre. Rapports d'ingénieurs. — Passages diffamatoires. Demande en suppression. Rejet. Les

(*) Rap. 27 juin 1890, Twentyman, *Ann.* 1892, p. 496.

DÉCRETS

(N° 498)

[23 février 1893]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 164, dans le département du Finistère, entre les points 32^{km},005 et 42^{km},076 (Maison-de-Terre) du kilométrage actuel, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge et violette sur le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 28 août 1891, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours. Elle sera mise à la disposition du département du Finistère et des communes de la Feuillée et de Commana, pour recevoir l'affectation indiquée dans les délibérations des 25 août, 20 novembre et 4 décembre 1892;

2° La dépense, évaluée à 186.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales ;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

charges, justifie d'un intérêt de nature à rendre son intervention recevable; mais que les faits visés dans les passages incriminés touchent au fond même du litige déféré au Conseil d'État, et ne peuvent être considérés ni comme étrangers à la cause ni comme diffamatoires; que, dès lors, il n'y a lieu de prononcer la suppression demandée... (L'intervention des sieurs Empain et d'Oultremont et de la Société des chemins de fer économiques du Nord n'est pas admise. L'État est mis hors de cause. L'arrêté est réformé en ce qu'il a de contraire à la disposition qui précède. L'intervention du sieur Ardoin est admise. Ses conclusions à fins de suppression de certains passages du recours du Ministre des travaux publics et des rapports des ingénieurs sont rejetées.)

(N° 508)

[13 janvier 1893]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieurs Martineau et Peyrot.)

Art. 32. — *Augmentation de plus du tiers, d'une nature d'ouvrage : allocation d'un prix spécial pour le cube supplémentaire. Régularité* (*Martineau,* 1re *esp.*) (*I, V*) ; (2e *esp.*) (*II*).

Cube de maçonnerie déterminé d'après des attachements pris en cours d'exécution et signé par l'entrepreneur. Réclamation non recevable (*Martineau,* 2e *esp.*) (*II*).

Déblais. Difficultés exceptionnelles. Roc. — Rejet ; conditions de l'adjudication non modifiées, sondages nombreux exécutés par l'administration (*Martineau,* 1re *esp.*) (*II*); — *indemnité allouée à raison de sujétion imprévue* (2e *esp.*) (*III*).

Erreur matérielle dans le calcul des quantités. Rectification nonobstant un attachement signé par l'entrepreneur (*Martineau* (2e *esp.*) (*).

Intérêts. — Une simple lettre adressée à l'entrepreneur l'informant que l'Administration est prête à rembourser le cautionnement de garantie, sous les conditions prescrites par l'article 19 *des conditions générales ne peut entraîner la suspension du cours des intérêts* (*Martineau,* 2e *esp.* (*IV*) (**).

(*) Voy. 13 mars 1885, Pastrie, *Ann.* 1885, p. 670.

(**) En fait, il n'était pas justifié que les entrepreneurs eussent reçu ladite lettre.

de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès, Sidi-Bel-Abbès à Ras-el-Mâ, la Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia à Tlemcen, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 501)

[1er juin 1893]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'acquisition d'un matériel de dragage complémentaire destiné au dévasement du port de Rochefort, ainsi qu'à l'établissement des installations nécessaires à son utilisation, conformément aux propositions présentées par les ingénieurs du département de la Charente-Inférieure, les 14 janvier, 5 avril 1892, et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 2 mai 1892 ;

2° La dépense de ces acquisitions et installations, évaluée à 145.000 francs, sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 502)

[5 juin 1893]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 65, dans les deux rampes dites *des Brosses et de la Maison-Lévêque* (Côte-d'Or), suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges et une teinte rose sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 2 décembre 1892, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours ; elle sera, en ce qui concerne la portion située au terri-

III. *Sur les conclusions des sieurs Martineau et Peyrot en ce qui concerne les déblais d'emprunt :*

Considérant que le tiers expert a fixé le cube total des emprunts à 28.691^{m3},24 ; que ce cube est accepté par les parties qui sont également d'accord pour reconnaître que l'État, par suite d'une convention spéciale, ne doit pas aux entrepreneurs le payement du cube de 13.700 mètres cubes compris dans le cube précédent; que les sieurs Martineau et Peyrot soutiennent seulement que c'est à tort que le conseil de préfecture a, conformément aux conclusions du rapport du tiers expert, déduit du cube restant de 14.991^{m3},24 un volume de 8.273^{m3},58 représentant les déblais employés aux maçonneries ordinaires et à pierres sèches ainsi qu'au ballastage et décidé que les entrepreneurs n'avaient pas droit au payement de ces déblais à titre de déblais d'emprunt;

Mais considérant que les prix des maçonneries ainsi que ceux qui ont été alloués pour le ballastage comprennent toutes fournitures; que, dès lors, si les déblais employés à ces travaux proviennent d'emprunts, les entrepreneurs ne sont pas fondés à demander l'allocation d'un prix distinct pour leur extraction, leur manutention et leur transport, ces mains-d'œuvre ainsi que la valeur des matériaux étant déjà payées par les prix des maçonneries et du ballastage; et que, s'ils proviennent des tranchées, c'est à bon droit qu'on n'a pas payé aux entrepreneurs le prix des déblais d'emprunt destinés à les remplacer pour l'exécution des remblais; qu'en effet, d'après les dispositions du projet, tous les deblais des tranchées devaient être employés aux remblais du lot et que, dès lors, si les entrepreneurs ont employé une partie de ces déblais à d'autres ouvrages auxquels ils étaient propres et pour lesquels ils avaient la charge de fournir les matériaux, la tolérance dont l'administration a fait preuve à leur égard, en ne les obligeant pas à s'approvisionner de moellons et de ballast en dehors des tranchées, n'a pu avoir pour conséquence d'augmenter la dépense du travail, en obligeant l'État à payer les matériaux destinés à remplacer, pour la confection des remblais, ceux qui auraient été ainsi distraits par les entrepreneurs dans leur intérêt exclusif et leur destination primitive;

En ce qui concerne le montant de l'indemnité allouée par le conseil de préfecture aux sieurs Martineau et Peyrot par application de l'article 32 des clauses et conditions générales pour les quantités de maçonnerie ordinaire dépassant les prévisions du devis estimatif :

Considérant que les parties sont d'accord sur le chiffre de ladite indemnité qui doit être fixé à 3.893f,56;

Considérant que, par application de l'arrêté du conseil de préfecture, l'indemnité à payer aux sieurs Martineau et Peyrot par l'État en sus de la somme de 315.915f,60 portée au décompte doit être fixée à 84.058f,11 y compris la somme de 3.893f,56 dont il a été ci-dessus parlé;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que les sieurs Martineau et Peyrot ont demandé les intérêts des intérêts devant le conseil de préfecture aux dates des 24 juin 1886 et 10 mars 1888, qu'à chacune de ces dates il leur était dû plus d'une année d'intérêts; qu'il y a donc lieu, réformant l'arrêté attaqué, de faire droit auxdites demandes sur lesquelles le conseil de préfecture a omis de statuer; qu'il doit être également fait droit, par application de l'article 1154 du Code civil aux nouvelles demandes de capitalisation des intérêts présentées par les entrepreneurs devant le Conseil d'État aux dates du 18 novembre 1890 et 20 novembre 1891;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant qu'il y a lieu dans les circonstances de l'affaire de mettre lesdits frais en totalité à la charge de l'État... (L'État payera aux sieurs Martineau et Peyrot, en sus de la somme de 315.915f,60 montant du décompte arrêté par l'Administration la somme de 84.058f,11. Intérêt de toutes les sommes leur restant dues par l'État à partir du 1er avril 1882. Intérêts capitalisés à partir des 24 juin 1886, 10 mars 1888, 18 novembre 1890 et 20 novembre 1891. Frais d'expertise mis en totalité à la charge de l'État. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les conclusions du Ministre et le surplus des conclusions des sieurs Martineau et Peyrot rejetés. L'État supportera les dépens exposés par les sieurs Martineau et Peyrot.)

2e ESPÈCE. — (*Sieurs Martineau et Peyrot*).

I. EN CE QUI CONCERNE *les quantités de maçonneries ordinaires:*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert que, par suite d'une erreur matérielle portant sur les cotes de sommet des piles nos 7 et 11 du viaduc de Saint-Léonard, la hauteur de ces piles entre le socle et la naissance des voûtes a été inexactement calculée et que le cube de la maçonnerie ordinaire porté au décompte est inférieur de 25m³,10 au cube réellement exécuté, que les sieurs Martineau et

Peyrot sont fondés à demander la rectification de cette erreur et qu'il y a lieu d'ajouter au décompte de ce chef la somme de 429f,21;

II. *Sur les conclusions des entrepreneurs et sur celles du recours incident du Ministre en ce qui concerne les maçonneries de moellons têtués :*

Considérant que si l'article 10 du cahier des charges spécial de l'entreprise stipule que les prix alloués pour les parements vus comprennent tout ce qui est relatif à la fourniture des boutisses et s'oppose à l'allocation d'aucune plus-value pour la sujétion d'emploi de moellons à longues queues, ni cette clause ni aucune autre du cahier des charges ne peut être entendue en ce sens que les moellons de cette nature doivent être comptés dans le cube de la maçonnerie en moellons têtués pour un volume inférieur à leur cube réel;

Mais considérant que c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que les entrepreneurs n'étaient pas recevables à discuter les cubes fixés par des attachements acceptés par eux pour les maçonneries en moellons têtués des piles nos 6 à 13 du viaduc de Saint-Léonard;

Considérant, en ce qui concerne la fixation du cube réel des maçonneries de cette nature des autres ouvrages de l'entreprise qu'il y a lieu, réformant l'arrêté attaqué, de compter, conformément à l'avis exprimé par le tiers expert, pour tous les moellons de 0m,50 de queue une longueur de 0m,15 comme représentant l'excédant de leur longueur sur la longueur moyenne des moellons du reste de la maçonnerie et de fixer par suite à 84m3,55 le cube de maçonnerie en moellons têtués omis au décompte primitif, ce qui porte le cube total des maçonneries de cette nature à 3.396m3,61;

Considérant que ce cube total excède de 851m3,35, c'est-à-dire de plus d'un tiers, le cube prévu au devis estimatif pour cette nature d'ouvrage, que par application de l'article 32 des clauses et conditions générales les entrepreneurs ont droit à une indemnité pour cette augmentation qui leur a causé un préjudice et qu'il en sera fait une exacte évaluation en leur allouant, conformément aux conclusions du rapport du tiers expert, un prix spécial de 44f,57 non passible du rabais de l'adjudication pour les 851m3,35 excédant les prévisions du devis;

Considérant que, déduction faite du prix de 26f,75 pour 823m3,06 et de 17f,06 pour 28m3,29 déjà comptés par le conseil de préfecture pour ces 851m3,35 de maçonnerie, la somme à allouer aux entre-

preneurs en sus de celles que l'État a été condamné à leur payer par l'arrêté attaqué doit être fixée à 14.395f,77.

III. *En ce qui concerne les déblais de la tranchée de Miallet :*

Considérant que, par sa décision en date du 14 mai 1886, le Conseil d'État a chargé les experts de rechercher si la tranchée de Miallet avait été exécutée dans des conditions différentes de celles que faisaient prévoir les éléments d'appréciation dont les parties disposaient au moment de l'adjudication et dans ce cas quels prix devaient être appliqués aux divers travaux de cet ouvrage ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'avis unanime des experts et qu'il n'est pas contesté par l'administration que les entrepreneurs ont rencontré dans l'exécution de cette tranchée des difficultés qui ne pouvaient être prévues lors de l'adjudication ; que, tout en reconnaissant l'existence de ces difficultés, le conseil de préfecture n'a alloué aux entrepreneurs un prix spécial que pour les déblais portés en remblai ou en dépôt et a refusé toute plus-value pour les moellons extraits de ladite tranchée et employés à la construction du viaduc par le motif que les frais d'extraction de ces moellons étaient compris dans le prix de la maçonnerie ordinaire et que le Conseil d'État, par la décision précitée, aurait jugé que les entrepreneurs n'étaient pas fondés à demander la revision de ce prix ;

Mais considérant que si ladite décision du Conseil d'État a rejeté la demande de revision du prix des maçonneries ordinaires formée à raison des modifications que les sieurs Martineau et Peyrot prétendaient avoir été apportées dans le tracé de la tranchée, elle ne fait pas obstacle à ce que ces entrepreneurs obtiennent la réparation complète du préjudice qu'ils ont souffert par suite des sujétions imprévues subies dans l'extraction des déblais de la tranchée de Miallet ; que c'est donc à tort que le conseil de préfecture s'est refusé à leur tenir compte des difficultés exceptionnelles et imprévues d'extraction du rocher employé à la construction du viaduc et qu'il y a lieu, réformant l'arrêté attaqué, d'allouer aux entrepreneurs un supplément de prix de 4f,25 par mètre cube de moellons ayant reçu cet emploi et de fixer à 29.565f,25 la somme qui leur est due de ce chef;

IV. *En ce qui concerne les intérêts de la somme de* 9.208f,62 *:*

Considérant qu'après les avoir alloués aux sieurs Martineau et Peyrot à partir du 1er avril 1882 et jusqu'au 26 mars 1886, le conseil de préfecture a décidé qu'ils cesseraient de courir à partir de cette dernière date par le motif que l'administration

aurait alors averti les entrepreneurs qu'elle était prête à leur payer ladite somme à la condition qu'ils rapporteraient les quittances des propriétaires des carrières occupées, conformément aux dispositions de l'article 19 des clauses et conditions générales, et que ces intérêts ne seraient alloués à nouveau qu'à partir du jour où les entrepreneurs auraient produit ces quittances;

Mais considérant qu'en admettant que les sieurs Martineau et Peyrot aient été effectivement avisés des dispositions de l'administration relativement à ladite somme, il ne leur a été fait aucune offre de nature à empêcher les intérêts de continuer à courir à leur profit; qu'il y a donc lieu de réformer l'arrêté attaqué de ce chef et de décider que toutes les sommes dues par l'État aux sieurs Martineau et Peyrot sans exception courront à leur profit à partir du 1er avril 1882 et jusqu'au jour du payement;

V. *Sur les intérêts des intérêts :* . . . .

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant qu'il y a lieu, dans les circonstances de l'affaire, de mettre lesdits frais en totalité à la charge de l'État... (L'État payera aux sieurs Martineau et Peyrot, en sus des sommes qui leur ont été allouées par le conseil de préfecture, celle de 44.390f,23. Intérêts de toutes les sommes qui leur restent dues par l'État à partir du 1er avril 1882 et jusqu'au jour du payement. Intérêts capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts au profit des sieurs Martineau et Peyrot à partir des 24 juin 1886, 10 mars 1888, 18 novembre 1890 et 20 novembre 1891. Les frais d'expertise mis en totalité à la charge de l'État. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Le surplus des conclusions de la requête et le recours incident sont rejetés. État condamné aux dépens.)

(N° 509)

[20 janvier 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Port de Toulon. — Travaux de curage. — (Ministre de la marine contre sieur Simon.)

Difficultés imprévues (débris d'estacade au fond de la darse à curer) rencontrées en cours d'exécution : indemnité due.

Manque à gagner à raison de ce que le cube, prévu au devis,

établi d'après des sondages inexacts faits par l'administration, a dépassé de près de moitié le cube réellement extrait : indemnité due.

. . . .

Considérant que, si, d'après les dispositions des articles 1 et 12 du traité passé le 16 septembre 1886 entre l'administration de la marine et le sieur Simon, pour l'exécution de curages dans la vieille darse du port de Toulon, le travail devait comprendre, non seulement l'enlèvement des vases, mais encore celui de tous les objets qui pourraient se trouver au fond de la darse, le cube des dragages à effectuer étant évalué à 10.000 mètres cubes, il résulte de l'instruction, *d'une part*, que le sieur Simon a rencontré en cours d'exécution, en dehors des dragages vaseux qui faisaient l'objet principal de son marché, des obstacles de nature et de dimensions différentes de celles des objets auxquels pouvait s'appliquer l'exception portée aux articles 12 et 19 du traité précité, notamment des blocs de pierre ou de maçonnerie d'un fort volume et une ligne de pieux ou débris d'estacade entre lesquels il était impossible à la drague de manœuvrer et qu'à raison de ces difficultés imprévues il y a lieu d'allouer à l'entrepreneur une plus-value sur le prix porté au numéro 10 du bordereau; *d'autre part*, que le cube de 10.000 mètres indiqué à l'article 1er comme montant approximatif de l'adjudication et en vue duquel le sieur Simon avait organisé ses chantiers avait été calculé sur des profils inexacts et à la suite de sondages insuffisants et dépassant de près de moitié les quantités qui pouvaient réellement être extraites, qu'il est dû en conséquence de ce chef à l'entrepreneur une indemnité pour manque à gagner;

Mais considérant que les sommes qui lui ont été allouées par le conseil de préfecture sont exagérées et qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en les réduisant à 3.000 francs en ce qui concerne la majoration de prix, et à 1.100 francs en ce qui touche l'indemnité pour privation de bénéfice;

Sur les intérêts des intérêts : — ... (Montant de l'indemnité allouée au sieur Simon réduit à 4.100 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts des sommes restant dues au sieur Simon et échus le 18 mars 1890 capitalisés à cette date. Surplus des conclusions du ministre et recours incident du sieur Simon rejetés.)

(N° 510)

[20 janvier 1893]

Travaux publics communaux. — Ville de Marseille. — Prolongement de la durée de l'entreprise par suite de fautes commises par les ingénieurs de la ville dans la direction des travaux. — Indemnité due à l'entrepreneur. — (Ville de Marseille contre sieur Pierquin.)

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert que la durée de l'entreprise a été prolongée pendant huit mois par les fautes que les ingénieurs de la ville ont commises dans la direction des travaux; que le sieur Pierquin a subi ainsi un préjudice imputable à l'administration municipale et que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation de l'indemnité à lui due en la fixant à 8.669f,39; qu'il y a lieu, par suite, de rejeter la requête de la ville;

Sur les conclusions du sieur Pierquin à fin d'intérêts des intérêts :

Considérant que l'arrêté attaqué a alloué au sieur Pierquin les intérêts à dater du 17 juin 1886; qu'aux dates du 9 mai 1890 et du 8 juillet 1892, il était dû plus d'une année d'intérêts; que, par suite, il y a lieu, conformément aux conclusions du sieur Pierquin, de lui allouer, à ces deux dernières dates, la capitalisation des intérêts... (Rejet; intérêts des sommes dues au sieur Pierquin capitalisés aux dates des 9 mai 1890 et 8 juillet 1892; dépens supportés par la ville.)

(N° 511)

[20 janvier 1893]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — (Sieurs Gravey et Garçon et demoiselle Renouf.)

Construction d'une digue par l'administration de la marine. — L'occupation temporaire de terrains peut être autorisée pour

la construction d'une digue par les soins du département de la marine.

Dommages permanents. — L'occupation temporaire de terrains peut être autorisée même lorsqu'elle doit avoir pour conséquence des dommages permanents.

. . . .

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce qu'une occupation temporaire ne pouvait être autorisée pour l'exécution de travaux dépendant du département de la marine :*

Considérant qu'il résulte des textes susvisés et notamment de l'article 55 de la loi du 16 septembre 1807, que les terrains des particuliers peuvent être occupés pour prendre les matériaux nécessaires non seulement aux routes, mais à toutes les constructions publiques, que, dès lors, les requérants ne sont pas fondés à soutenir qu'en autorisant, par son arrêté du 10 février 1890, l'occupation temporaire de leurs terrains pour la construction de la digue ouest de Cherbourg, le préfet ait commis un excès de pouvoir;

Sur le moyen tiré de ce qu'il aurait été nécessaire de procéder par voie d'expropriation et sur les conclusions subsidiaires du pourvoi :

Considérant que, même dans le cas où des dommages permanents pourront être la conséquence d'une occupation temporaire, aucune translation de propriété ne devant résulter de l'arrêté qui autorise cette occupation, il n'y a pas lieu, pour l'administration, de recourir à l'expropriation; que, dès lors, les requérants ne sont pas fondés à réclamer subsidiairement une expertise à l'effet d'établir que l'occupation de leurs terrains équivaut pour eux à une dépossession définitive; mais qu'il leur appartiendra, lors du règlement de l'indemnité à eux due, de faire valoir toutes les causes de dommages permanents ou autres résultant pour leurs propriétés du fait même de l'occupation; qu'ainsi leur requête doit être rejetée... (Rejet.)

(N° 512)

[20 janvier 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — (Sieur Minal contre Syndicat du chemin de fer de Ceinture (rive droite). Expertise.

Établissement par une compagnie de chemins de fer d'un remblai et de plates-formes de refuge s'élevant jusqu'à la crête du mur de clôture d'une propriété et constituant pour cette propriété une cause permanente d'insécurité. Indemnité due.

Remblai établi à 80 centimètres seulement d'un mur de clôture, pouvant rendre la propriété insalubre et humide et permettre au ballast de tomber sur celle-ci; renvoi à une expertise.

. . . .

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que le syndicat du chemin de fer de Ceinture a établi à proximité de la propriété Minal un remblai d'une hauteur inférieure de $0^m,30$ seulement à la crête du mur de clôture de cette propriété, et a construit sur ce remblai des plates-formes de refuge joignant presque ce mur; que ces travaux, qui sont une cause permanente d'insécurité pour la propriété du sieur Minal, lui occasionnent un dommage matériel dont il lui est dû réparation;

Considérant, d'autre part, que le sieur Minal soutient que des fragments de ballast sont projetés dans son jardin par le passage des trains, et que le syndicat n'ayant ménagé entre le mur de soutènement du remblai et le mur de clôture de sa propriété qu'un espace de $0^m,80$ de largeur, cette disposition des lieux est pour son immeuble une cause d'humidité et d'insalubrité; que ces faits, conséquence directe de l'exécution des travaux, seraient, si l'exactitude des allégations du requérant était établie, de nature à ouvrir à son profit un droit à indemnité;

Considérant que de ce qui précède il résulte qu'il y a lieu d'ordonner avant dire droit une expertise sur les faits ci-dessus indiqués... (Arrêté annulé. Il sera, avant dire droit, par un expert désigné par le sieur Minal et le directeur du Syndicat du chemin de fer de Ceinture, ou faute par les parties de s'entendre pour la désignation d'un expert unique, par trois experts, nommés l'un par le sieur Minal, le second par le directeur du syndicat du chemin de fer de Ceinture, et le troisième par les deux premiers, ou à défaut d'accord entre eux, par le président de la section du contentieux du Conseil d'État, procédé à une expertise contradictoire à l'effet : 1° de déterminer le montant du préjudice causé à la propriété du sieur Minal par l'exhaussement du remblai et la construction de plates-formes de refuge à proximité de son mur de clôture; 2° de vérifier si des fragments de ballast sont projetés dans la propriété du requérant par le passage des trains, si l'élévation du remblai à $0^m,80$ du mur de clôture de la propriété Minal est pour cette propriété une cause

d'insalubrité et d'humidité, et, dans le cas de l'affirmative, d'évaluer le montant du préjudice causé au requérant sur ces points. Dépens réservés.)

(N° 513)

[20 janvier 1893]

Voirie (Grande). — Rues de Paris. — Prétendue modification d'un plan d'alignement, devant avoir pour résultat de mettre un immeuble en retrait de la voie publique; Grief non fondé. — (Sieur Gautier contre ville de Paris.)

. . . .

CONSIDÉRANT que, pour demander l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture, le sieur Gautier soutient qu'en délivrant au propriétaire de l'immeuble portant le n° 28 de la rue Grenier-Saint-Lazare un alignement différent de celui qui a été délivré à lui-même, lors de la reconstruction de la maison portant le n° 18, l'administration a modifié le plan d'alignement homologué par l'ordonnance du 16 mai 1833; que ce fait a eu pour résultat de mettre l'immeuble du requérant en arrière de la voie publique, et qu'il lui a été ainsi causé un dommage dont il lui est dû réparation;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que le plan d'alignement homologué en 1833 n'a été depuis cette date l'objet d'aucune modification légale; que les deux immeubles voisins de celui du requérant demeurent soumis à la servitude de reculement; que, dès lors, le sieur Gautier ne justifie pas, en l'état, qu'il lui ait été causé un dommage direct et matériel, et qu'ainsi sa requête doit être rejetée... (Rejet. Sieur Gautier condamné aux dépens.)

(N° 514)

[27 janvier 1893]

Mines. — Fonctionnaires. — Contrôleur des mines. — Révocation; effet rétroactif; enquête; motifs; recours. — (Sieur Laruelle.)

La révocation d'un contrôleur des mines ne doit pas être à peine de nullité précédée d'une enquête.

Les motifs de la révocation ne peuvent pas être discutés devant la juridiction contentieuse.

Le ministre des travaux publics ne peut pas faire rétroagir la révocation qu'il prononce au jour de la suspension qui l'a précédée.

Demande en dommages-intérêts jointe à un recours pour excès de pouvoir; non-recevabilité.

Vu la requête présentée par le sieur Laruelle... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 16 novembre 1891, par laquelle le Ministre des travaux publics l'a révoqué de ses fonctions de contrôleur des mines; — *Ce faisant, attendu* que la révocation a été prononcée sans que le requérant ait été admis à présenter sa défense, sans qu'il ait été procédé à une enquête; que, sans doute, le ministre a ordonné une enquête, mais que cette prescription n'a pas été suivie d'effet; que le sieur Laruelle a été révoqué pour avoir porté, sur les procès-verbaux, des descentes dans les mines non effectuées, mais qu'il s'agit là d'une irrégularité pratiquée par tous les contrôleurs et ne pouvant dès lors justifier la mesure rigoureuse prise par le ministre; que celui-ci a, dans tous les cas, excédé ses pouvoirs en décidant que la révocation prononcée le 16 novembre, rétroagirait au 12 du même mois, date à laquelle le sieur Laruelle avait été suspendu de ses fonctions; que, malgré ses réclamations réitérées, le requérant n'a pu obtenir du ministre le payement d'une somme de 125f,20 qui lui est due à titre de remboursement d'avances ou d'indemnités accessoires au traitement; condamner, après annulation de la décision attaquée, l'État à payer au sieur Laruelle 150.000 francs à titre de dommages-intérêts; subsidiairement, annuler la décision dont s'agit dans celle de ses dispositions qui a donné à la révocation un effet rétroactif; dans tous les cas, condamner l'État à payer au requérant la somme de 125f,20 et en outre le montant de son traitement jusqu'au jour où il aura été statué sur le présent pourvoi; mettre les dépens à la charge de l'État;

Vu les observations en défense présentées par le Ministre des travaux publics, tandant au rejet de la requête par les motifs que le sieur Laruelle n'a été révoqué qu'après avoir été entendu par ses supérieurs hiérarchiques, sur le rapport du chef de service et l'avis de l'inspecteur général de la division; que le fait d'avoir touché des primes pour descentes dans les mines non effectuées justifie amplement la révocation du requérant; que le

ministre a fait, à bon droit, rétroagir la révocation au jour de la suspension, car le sieur Laruelle, ayant cessé tout service à partir de cette dernière date, ne pouvait légitimement continuer à toucher son traitement; que l'État n'est redevable envers le requérant d'aucune somme à titre de remboursement d'avances ou indemnités accessoires au traitement;

Considérant qu'aux termes de l'article 42, paragraphe 2, du décret du 24 décembre 1851, la révocation des contrôleurs des mines est prononcée par le ministre, sur le rapport du chef de service et l'avis de l'inspecteur général de la division;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la décision attaquée a été prise sur le rapport du chef de service du sieur Laruelle et l'avis de l'inspecteur général de sa division; qu'aucune disposition de loi ni de règlement n'obligeait le ministre à faire procéder préalablement à une enquête; que, d'autre part, il n'appartient pas au Conseil d'État d'apprécier les faits qui ont motivé la révocation du requérant;

Mais considérant qu'en l'absence de toute disposition législative ou réglementaire l'y autorisant, le ministre n'a pu, sans excéder ses pouvoirs, donner à la révocation du sieur Laruelle un effet rétroactif;

Sur la demande du sieur Laruelle tendant à ce que l'État soit condamné à lui payer certaines sommes à titre de dommages-intérêts, remboursement d'avances, traitement et indemnités accessoires :

Considérant que cette demande ne peut être jointe à un recours pour excès de pouvoir; qu'ainsi elle doit être rejetée comme non recevable;

Sur les conclusions à fins de dépens :

Considérant que la contestation soulevée par le pourvoi ne rentre pas dans celles auxquelles s'applique l'article 2 du décret du 2 novembre 1864; qu'ainsi le sieur Laruelle ne saurait obtenir la condamnation de l'État aux dépens... (La décision susvisée du Ministre des travaux publics, en date du 16 novembre 1891, est annulée dans celle de ses dispositions qui porte que la révocation du sieur Laruelle rétroagira au 12 novembre précédent. Rejet du surplus des conclusions de la requête.)

(N° 515)

[27 janvier 1893]

Procédure. — Conseil d'État. — Délai du recours. — Ministre de la marine. — Notification de l'arrêté attaqué faite par le préfet du département et non par le préfet maritime. — (Ministre de la marine contre sieurs Corre et Rosuel.)

Dans les instances devant les conseils de préfecture, relatives à des travaux de la marine, le délai du recours à l'encontre de l'État part-il de la notification de l'arrêté du conseil de préfecture faite par le préfet du département ou bien une notification du préfet maritime est-elle nécessaire? — Résolu dans le premier sens : déchéance prononcée (*).

Vu le recours du Ministre de la marine... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — deux arrêtés du conseil de préfecture du Morbihan en date des 22 août et 27 septembre 1889, dans celles de leurs dispositions par lesquelles ledit conseil, statuant sur les difficultés pendantes entre l'administration de la marine et les sieurs Corre et Rosuel au sujet de l'exécution et du règlement de leur entreprise de l'élargissement du bassin de radoub n° 2 du port de Lorient a, d'une part, homologué le procès-verbal et le rapport de l'expertise à laquelle il a été procédé en exécution d'un précédent arrêté du 16 mai 1885, et, d'autre part, ordonné une nouvelle expertise sur les chefs de réclamation mentionnés à l'article 1er de l'arrêté du 22 août 1889;

Vu les lois des 5 novembre 1790, titre 3, article 13 et 14; 19 nivôse an IV, article 1er et 2; et 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 22 juillet 1889;

Considérant qu'aux termes de l'article 59 de la loi du 22 juillet 1889 sur la procédure à suivre devant les conseils de préfecture, le délai de deux mois pendant lequel les arrêtés desdits conseils peuvent être attaqués devant le Conseil d'État court contre l'État ou les administrations représentées par le préfet, soit à dater

(*) V. Teissier et Chapsal : De la Procédure devant les conseils de préfecture, p. 388 et 440.

du jour où la notification de l'arrêté a été faite par les parties aux parties par les soins du préfet;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les arrêtés ci-dessus visés du conseil de préfecture du Morbihan, des 22 août et 27 septembre 1889, ont été notifiés par le préfet du département aux sieurs Corre et Rosuel les 28 août et 8 octobre de la même année et que le recours du ministre n'a été enregistré au secrétariat du contentieux du Conseil d'État que le 4 mars 1890, après l'expiration du délai imparti par l'article 59 précité; qu'à la vérité, le ministre soutient que le préfet maritime de Lorient avait seul qualité pour faire, dans une instance relative à des travaux de la marine, une notification opposable à son administration;

Mais considérant que, d'après les lois ci-dessus visées, le préfet du département représente l'État dans les instances où il est partie devant les conseils de préfecture, et que les articles 51 et 59 de la loi du 22 juillet 1889 ont fait application de cette règle en chargeant le préfet de la notification des arrêtés rendus par ces conseils et en la prenant pour point de départ du délai du recours; qu'il suit de là que le pourvoi du Ministre de la marine formé plus de deux mois après la notification régulièrement faite aux sieurs Corre et Rosuel, des arrêtés précités des 22 août et 27 septembre 1889 est tardif et doit être rejeté comme non recevable... (Rejet avec dépens.)

(N° 516)

[27 janvier 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer de Montluçon à Eygurande. Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieur Perrichont.)

Art. 10. — *Absence d'ordre écrit : rejet d'une réclamation pour travail exécuté avec un degré de perfection supérieur aux prévisions du devis (V); — pour emploi de matériaux plus coûteux que ceux prévus (VI).*

Art. 42. — *Les erreurs ou omissions dans la composition élémentaire des prix ne sauraient justifier une demande en revision des prix du bordereau, alors même que la formule servant*

à l'établissement dudit prix aurait été inexactement appliqué (II et III).

Sujétions. — Non-lieu à indemnité pour transformation en ballast d'une certaine quantité de rocher d'une dureté exceptionnelle, alors surtout que l'entrepreneur ne s'est pas conformé à un ordre de service lui prescrivant de réserver pour le ballast le moellon facile à casser (III).

Emprunts exécutés dans des conditions exceptionnellement onéreuses; indemnité accordée (IV).

Art. 98 du devis. — En présence d'une clause portant qu'il ne sera fait aucune classification des déblais en cours d'exécution et que les prix alloués pour les déblais de la plate-forme sont des prix moyens, qui resteront toujours applicables aux tranchées auxquelles ils se rapportent, quelle que soit la nature des déblais à exécuter ; que l'entrepreneur devra se rendre compte très exactement avant l'adjudication des difficultés qui peuvent présenter les diverses tranchées, l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer une indemnité à raison de la dureté exceptionnelle des déblais exécutés (I).

. . . .

I. SUR LE CHEF DE RÉCLAMATION *relatif à l'augmentation du prix des déblais exécutés dans la tranchée d'Ayen :*

Considérant que le sieur Perrichont fonde sa demande sur ce que, en opérant les fouilles dans la tranchée d'Ayen, il aurait rencontré des rognons granitiques d'une dureté exceptionnelle, dont l'extraction a été beaucoup plus difficile que celle de la roche qui était prévue et sur ce que les pièces qui ont servi de base à l'adjudication n'avaient pas révélé l'existence de ces rognons;

Mais considérant que l'article 98 du devis de l'entreprise stipule qu'il ne sera fait aucune classification des déblais en cours d'exécution, et que les prix alloués pour les déblais de la plate-forme sont des prix moyens qui resteront toujours applicables aux tranchées auxquelles ils se rapportent, quelle que soit la nature des déblais à exécuter; que d'après le même article l'entrepreneur devait se rendre compte très exactement, avant l'adjudication, des difficultés que pouvaient présenter les diverses tranchées, parce que, après l'adjudication, les prix ne pourraient être modifiés sous aucun prétexte; qu'il suit de là que le sieur Perrichont ne saurait se prévaloir de la dureté plus ou moins grande des déblais rencontrés dans l'exécution de son

entreprise, pour demander l'augmentation du prix fixé au bordereau ;

II. *Sur la réclamation relative à l'établissement du prix de transport du ballast :*

Considérant que, par application de l'article 42 du cahier des clauses et conditions générales ci-dessus visé, l'entrepreneur ne peut sous aucun prétexte revenir sur les prix qui ont été consentis par lui, quelles que soient les erreurs ou les omissions qui pourraient exister dans la composition élémentaire de ces prix; qu'il suit de là que le sieur Perrichont n'est pas fondé à demander l'augmentation du prix de transport du ballast au wagon, par le motif que la formule servant à l'établissement dudit prix aurait été inexactement appliquée;

III. *Sur les conclusions du recours tendant à l'allocation d'une indemnité de plus-value pour une partie du ballast fourni :*

Considérant que le sieur Perrichont fonde sa demande sur ce qu'il aurait été obligé de transformer en ballast une certaine quantité de rocher d'une dureté exceptionnelle provenant de la tranchée d'Ayen ;

Mais considérant que, par application de l'article 42 précité, le requérant ne saurait être admis à réclamer un prix supérieur à celui qui était prévu au devis; qu'au surplus, il résulte de l'instruction que le sieur Perrichont, mis en demeure, par un ordre de service des ingénieurs, de réserver pour le ballast le moellon facile à casser provenant des déblais de la tranchée, ne s'est pas conformé à cet ordre et n'a pu livrer en temps utile qu'une partie de la quantité de ballast prévue par le cahier des charges; que, s'il a dû, par suite de ce retard, employer dans les derniers mois de l'entreprise le rocher d'une plus grande dureté provenant du fond de la tranchée, il ne saurait se prévaloir de ce fait pour obtenir une indemnité; que, dès lors, c'est à bon droit que sa demande a été rejetée par le conseil de préfecture ;

IV. SUR LE RECOURS INCIDENT DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : — *En ce qui concerne l'indemnité allouée pour emprunts exécutés dans des conditions exceptionnelles :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'excédent du cube des emprunts exécutés sur celui des emprunts prévus au devis s'est élevé à 12.670 mètres cubes; que pour allouer à l'entrepreneur, conformément aux propositions unanimes des experts, une indemnité de 7.702 francs, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce qu'une partie des terrassements avaient été exécutés dans

des conditions exceptionnellement onéreuses, indépendamment de la volonté de l'administratation aussi bien que de celle de l'entrepreneur;

Considérant que le Ministre des travaux publics ne justifie pas que, en statuant ainsi, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de la cause; que, d'autre part, la somme de 8.000 francs qui a été accordée au sieur Perrichont, au cours des travaux, pour l'indemniser du retard causé à l'entreprise par la pose du tablier métallique du viaduc de la Tarde, ne faisait pas double emploi avec l'objet de la présente demande; que, dans ces circonstances, il n'y a pas lieu de faire droit sur ce point aux conclusions du recours incident;

V. *Sur les chefs relatifs aux parements vus de perrés à pierres sèches et de perrés maçonnés et aux parements vus de moellons têtués à joints irréguliers :*

Considérant que, en admettant, comme le soutient l'entrepreneur et comme l'a admis le conseil de préfecture, que ces ouvrages aient été exécutés avec un degré de perfection supérieur aux prévisions du devis, le sieur Perrichont n'a produit aucun ordre lui prescrivant de s'écarter, dans l'exécution des travaux, des conditions auxquelles devaient satisfaire lesdits ouvrages d'après les dispositions du devis; que, dans ces circonstances, c'est à tort que l'arrêté attaqué a alloué à l'entrepreneur deux indemnités de 395f,02 et de 442f,51;

VI. *Sur le chef relatif aux sous-bahuts de parapets en moellons parementés :*

Considérant que, s'il n'est pas contesté que l'entrepreneur a employé, pour les maçonneries de ces ouvrages, des matériaux plus coûteux que ceux indiqués au devis et dont une partie d'ailleurs avaient été refusés dans la construction d'autres ouvrages prévus en moellons parementés, le requérant n'allègue pas qu'aucun ordre écrit lui ait prescrit de construire de la sorte les maçonneries dont il s'agit; que, dès lors, et par application de l'article 10 du cahier des clauses et conditions générales, il n'avait droit à aucun supplément de prix pour ces ouvrages; que c'est donc à tort que le conseil de préfecture lui a alloué de ce chef une indemnité de 140f,16;

VII. *Sur les intérêts des intérêts :*

Considérant que le sieur Perrichont en a fait la demande aux dates des 3 octobre 1889, 28 mars 1891 et 30 mars 1892; qu'aux deux dernières dates seulement, les intérêts étaient échus depuis plus d'une année, qu'il y a donc lieu de décider que les intérêts

échus au profit du requérant porteront eux-mêmes intérêts à partir des 28 mars 1891 et 30 mars 1892... (Le montant des condamnations prononcées contre l'État au profit du sieur Perrichont, pour solde des travaux de construction du chemin de fer de Montluçon à Eygurande, est réduit à la somme de 24.005f,07. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire à la présente décision. Intérêts capitalisés aux dates des 28 mars 1891 et 30 mars 1892.)

(N° 517)

[27 janvier 1892]

Travaux publics communaux. — Offres de concours. — (Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée contre commune de Pont-sur-Yonne).

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par une convention passée avec la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et approuvée par délibération du conseil municipal en date du 19 juin 1884, la commune de Pont-sur-Yonne s'est engagée à rembourser à la compagnie tous les frais des travaux de modification du passage sous rails du chemin du Ravin, ainsi que les dépenses accessoires qui en seront la conséquence;

Considérant que la compagnie n'est pas fondée à se prévaloir d'un engagement ainsi défini, pour réclamer à la commune le payement, à titre de contribution proportionnelle à ses frais généraux, d'une majoration de 10 p. 100 sur l'ensemble des dépenses prévues; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a, de ce chef, repoussé sa demande... (Rejet avec dépens).

(N° 518)

[3 février 1893]

Colonies (Nouvelle-Calédonie). — Communes. — Ville de Nouméa. — Rues et places. — Nivellement. — Travaux publics. — Dommages. — (Ville de Nouméa contre sieur Malignon).

Lorsqu'à l'époque où le riverain demande l'autorisation

d'édifier ses constructions, il n'existe aucun plan de nivellement, l'autorité compétente ne peut pas délivrer un nivellement non conforme à l'état actuel des lieux, en vue de prévenir le dommage qui résulterait de l'exécution du nivellement projeté. En conséquence, le riverain a droit à une indemnité en cas de préjudice résultant du nouveau plan de nivellement (*).

Renonciation prétendue à l'indemnité, résultant d'une convention intervenue entre les parties : rejet : cette convention, qui n'a pas été produite, a été déniée par la ville.

Procédure. — Conseil du contentieux administratif. Arrêté préparatoire ou interlocutoire. — L'arrêté par lequel le conseil du contentieux administratif ordonne une expertise, à l'effet de rechercher si des dommages avaient été causés au riverain, et, en cas d'affirmative, d'en évaluer le montant, alors que l'adversaire soutenait que, même en cas de préjudice, le riverain n'avait droit à aucune indemnité, n'est pas purement préparatoire et peut être déféré immédiatement au Conseil d'État.

Vu la requête pour la ville de Nouméa... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté du 11 avril 1888, par lequel le conseil du contentieux administratif de la Nouvelle-Calédonie a ordonné qu'il serait procédé à une expertise à l'effet de rechercher si des travaux de nivellement, exécutés par la ville, ont occasionné un préjudice au sieur Malignon et, en cas d'affirmative, d'en évaluer le montant; — *Ce faisant, attendu* que le conseil du contentieux administratif aurait dû rejeter la demande d'indemnité formée par le sieur Malignon sans ordonner une expertise, la ville ne devant aucune réparation au réclamant, même si celui-ci a subi un préjudice; qu'en effet, au moment où les constructions mises en contre-bas ont été édifiées, le propriétaire n'a pas demandé le nivellement et à dès lors construit à ses risques et périls; qu'en outre, il est intervenu entre la ville et le sieur Malignon une convention aux termes de laquelle ce dernier renonçait à réclamer une indemnité sous cette condition qu'il lui serait délivré un certain cube de moellons; que la ville a exécuté en partie les engagements ainsi contractés et se déclare prête à en exécuter le surplus; déclarer le sieur Malignon non recevable à demander une indemnité et le condamne aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, les décrets des 5 août et 7 septembre 1881;

(*) Rap. 18 mars 1881, Van Veerssen, *Ann.* 1882, p. 852.

Sur la fin de non-recevoir tirée de ce que l'arrêté attaqué serait purement préparatoire :

Considérant que la ville de Nouméa soutenait devant le conseil du contentieux administratif qu'en admettant même que le sieur Malignon ait subi un préjudice par suite de l'exécution de travaux de nivellement, il n'avait droit de ce chef à aucune indemnité; que le conseil, en ordonnant qu'il serait procédé à une expertise à l'effet de rechercher si des dommages avaient été causés au sieur Malignon, et, en cas d'affirmative, d'en évaluer le montant, a par là même rejeté la prétention susmentionnée de la ville requérante; qu'ainsi l'arrêt attaqué ne peut être considéré comme purement préparatoire; que, dès lors, la requête de la ville est recevable;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à l'époque où les constructions du sieur Malignon ont été édifiées, il n'existait aucun plan de nivellement pour la ville de Nouméa; que, dès lors, l'autorité compétente n'aurait pu en délivrant le nivellement, prescrire une modification de la situation des lieux et prévenir ainsi les dommages qui résulteraient des travaux d'exhaussement faits en exécution du plan de 1878; que, d'autre part, la ville ne justifie pas de l'existence de la convention qu'elle prétend opposer au sieur Malignon et qu'elle a elle-même déniée dans ses conclusions en première instance; que, dans ces circonstances, au cas où des dommages auraient été subis par le sieur Malignon, la ville lui en doit réparation; que, par suite, c'est à bon droit que le conseil du contentieux administratif a ordonné une expertise à l'effet de rechercher si un préjudice a été causé au réclamant, et, en cas d'affirmative, d'en évaluer le montant; qu'ainsi la requête de la ville de Nouméa doit être rejetée... (Rejet avec dépens).

(N° 519)

[2 février 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Procédure. — Référé. — Ultra petita : Jugement au fond malgré l'absence de conclusions. — **(Sieur Guihot contre ville de Nantes).**

Le conseil de préfecture, compétent pour connaître des diffi-

cultés relatives au décompte d'une entreprise, est, par cela même, compétent pour ordonner qu'il sera procédé d'urgence aux constatations matérielles des faits dont la vérification serait ultérieurement impossible (*).

Mais il ne peut pas, en l'absence de conclusions au fond, ordonner une véritable expertise, ou statuer immédiatement sur des difficultés éventuelles relatives à l'interprétation de certaines clauses du marché (**).

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le sieur Guihot a saisi le conseil de préfecture, avant toute instance, d'une demande tendant, d'une part, à la constatation de certains faits et, d'autre part à obtenir l'avis des hommes de l'art sur des contestations qui s'étaient élevées entre la ville de Nantes et ledit entrepreneur sur le sens et la portée des diverses clauses de son marché;

Considérant que le conseil de préfecture aurait dû se borner à prescrire les constatations purement matérielles dont il avait reconnu l'urgence et rejeter, comme non recevable en l'état, la demande d'expertise relative aux autres difficultés signalées éventuellement dans les requêtes du sieur Guihot; mais qu'il ne lui appartenait pas, n'étant saisi d'aucune conclusion au fond, de statuer sur ces difficultés, en appréciant les droits respectifs des parties; que, dès lors, il y a lieu de réformer de ce chef l'arrêté attaqué;

Considérant que le sieur Guihot, qui n'était pas recevable à réclamer l'expertise devant le conseil de préfecture, ne l'est pas davantage à demander au Conseil d'État de l'ordonner; qu'ainsi le surplus des conclusions de sa requête doit être rejeté... (Arrêté réformé en tant qu'il a statué au fond sur les difficultés signalées par le sieur Guihot dans ses requêtes et relatives à la livraison des terrains, au lieu de dépôt des déblais et à l'exécution des terrassements. Surplus des conclusions rejeté. Ville de Nantes condamnée aux dépens).

(*-**) Voy. Laferrière, t. I, p. 231; Ministre des travaux publics, 28 mai 1886, p. 461, et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Gauwain. — L'art. 24 de la loi du 22 juillet 1889 permet aujourd'hui au président du conseil de préfecture d'ordonner d'urgence les constatations matérielles utiles, même avant tout procès.

(N° 520)

[3 février 1893]

Travaux publics communaux. — Distribution d'eau. — Suspension des travaux. — Mise en régie. — Régularité. — (Sieur Flicoteaux contre commune de Placey).

Mise en régie. — Mise en demeure. Notification. Domicile élu. La signification d'actes préalables à la régie est régulièrement faite au domicile élu par l'entrepreneur (I).

Décidé que la mise en régie a été régulièrement prononcée par le préfet, faute par l'entrepreneur d'avoir obtempéré à la mise en demeure qui lui avait été adressée de reprendre les travaux (I).

Le régisseur peut, pour assurer les fournitures de matériaux et l'exécution de la main-d'œuvre, passer un marché de gré à gré avec un autre entrepreneur sans recourir à une nouvelle adjudication (I).

Dépenses de régie. — Les sommes dues aux ingénieurs et au conducteur des ponts et chaussées pour la surveillance des travaux ne doivent pas être comprises parmi les dépenses de régie à la charge de l'entrepreneur primitif (II) (*).

L'entrepreneur primitif n'est pas passible de dommages-intérêts, à raison des faits mêmes qui ont donné lieu à la régie. Il ne peut être condamné qu'au payement des dépenses de régie (III).

I. Sur la régularité de la régie :

Considérant, d'une part, que dans le procès-verbal d'adjudication des travaux, le sieur Flicoteaux, Joseph, a déclaré faire élection de domicile chez le maire de Placey; que l'exploit d'huissier, en date du 11 novembre 1879, porte que le rapport de l'architecte dressé en exécution de l'article 15 du cahier des charges a été notifié au domicile élu par l'entrepreneur et que copie a été laissée à son employé, et qu'il résulte de l'instruction que les actes postérieurs ont été notifiés à la mairie de Placey et que c'est le maire en personne qui a reçu ces notifications; qu'ainsi les significations ont été régulières;

(*) Voy. 19 décembre 1879, Chazotte, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 835.

Considérant, d'autre part, que l'article 15 du cahier des charges permettait au préfet, dans le cas où l'entrepreneur n'obtempérerait pas à une mise en demeure de reprendre les travaux, de prononcer soit la mise en adjudication à la folle enchère de l'entrepreneur, soit l'exécution à ses frais par voie de régie des travaux restant à exécuter; que, par son arrêté en date du 20 janvier 1880, le préfet du Doubs a déclaré l'entrepreneur déchu du bénéfice de son adjudication et que, par son arrêté en date du 2 septembre suivant, il a nommé un conducteur des ponts et chaussées régisseur des travaux; que, pour assurer les fournitures de matériaux et l'exécution de la main-d'œuvre, il appartenait au régisseur des travaux de passer un marché de gré à gré avec un entrepreneur et que le requérant n'est pas fondé à soutenir qu'il aurait été ainsi privé des garanties de concurrence et de publicité que lui assurait le cahier des charges;

Considérant, enfin, que, si le sieur Flicoteaux, Joseph, est mort le 24 mai 1881, le requérant ne justifie pas que les travaux dont le payement lui est réclamé aient été exécutés postérieurement à cette date; qu'ainsi la régie a été régulière;

II. *En ce qui concerne les dépenses de régie mises à la charge de l'entrepreneur :*

Considérant que les sommes dues aux ingénieurs et au conducteur des ponts et chaussées pour la surveillance des travaux ne peuvent être supportées par l'entrepreneur; que, dès lors, il y a lieu de diminuer la somme de 440 francs de celle de 2.293f,38 dont le requérant a été constitué débiteur vis-à-vis de la commune de Placey;

Considérant, en ce qui concerne les autres dépenses, que le requérant n'a discuté devant le conseil de préfecture et ne discute devant le Conseil d'État aucun des autres articles figurant au compte de régie et qu'il ne conteste ni le cube des travaux ni les prix qui y ont été appliqués; qu'il se borne à soutenir que les dépenses sont exagérées, mais qu'il n'apporte aucune justification à l'appui de cette allégation;

Considérant, enfin, qu'il est établi par le compte de régie que toutes les sommes dues au sieur Flicoteaux, Joseph, à raison des travaux exécutés par lui, ont été imputés sur les dépenses de la régie;

III. *Sur les dommages-intérêts :*

Considérant qu'on ne peut mettre à la charge de l'entrepreneur, en même temps que les sommes dues pour les travaux

exécutés en régie, des dommages-intérêts fondés sur les faits mêmes qui ont donné lieu à la mise en régie; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture du Doubs a condamné le sieur Flicoteaux à payer à la commune de Placey 2.000 francs à titre de dommages-intérêts;

Considérant que, de ce qui précède, il résulte que la somme restant à la charge du sieur Flicoteaux doit être réduite à 1.852f,72 et qu'il y a lieu de rejeter le surplus des conclusions de la requête... (La somme de 2.293f,38 est réduite à 1.852f,72. Décharge de la condamnation à 2.000 francs de dommages-intérêts. Dépens à la charge de la commune.)

(N° 521)

[3 février 1893]

Travaux publics communaux. — Groupe scolaire. — Décompte. — Travaux supplémentaires. — (Commune de Cazères contre sieurs Dupouy et Farbos.)

Travaux supplémentaires, exécutés par l'entrepreneur, sur les instructions de l'architecte, après demande du maire, et nécessaires pour l'achèvement du projet approuvé: commune condamnée à les payer à l'entrepreneur, encore bien que le conseil municipal n'ait pas autorisé lesdits travaux par délibération spéciale.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux supplémentaires dont le conseil de préfecture a mis le montant à la charge de la commune de Cazères n'ont été exécutés par les entrepreneurs que d'après les instructions qui leur ont été données par l'architecte, sur la demande même du maire; que ces travaux étaient nécessaires pour l'achèvement du projet approuvé et qu'ils ont été convenablement exécutés; que, dès lors, en supposant qu'ils ne devaient être ordonnés par l'architecte ou par le maire qu'après avoir été spécialement autorisés par le conseil municipal, la commune requérante ne pouvait, pour ce motif, en refuser le payement aux entrepreneurs qui n'avaient fait que se conformer aux prescriptions du cahier des charges; que, dans ces circonstances, il appartient au conseil de préfecture de condamner immédiatement la commune à payer aux

entrepreneurs le solde de leur décompte et de retenir, pour y être statué séparément, l'action en garantie par elle intentée à son architecte;

Sur les conclusions du sieur Farbos tendant à l'allocation des intérêts des intérêts de la somme à lui accordée par le conseil de préfecture et au payement avec intérêts et intérêts des intérêts des frais d'expertise :

Considérant que, par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu d'allouer au sieur Farbos les intérêts des intérêts régulièrement demandés par lui le 1er juin 1891; mais qu'il ne justifie pas avoir fait l'avance des frais liquidés par le conseil de préfecture; qu'ainsi le surplus de ses conclusions doit être rejeté... (Intérêts de la somme allouée par le conseil de préfecture aux sieurs Farbos et Claverie, échus le 1er juin 1891, capitalisés à cette date pour porter eux-mêmes intérêts. Requête de la commune de Cazères et surplus des conclusions du sieur Farbos rejetés. Commune de Cazères condamnée aux dépens.)

(N° 522)

[3 février 1892]

Travaux publics communaux. — Mairie et école. — Décompte. — (Sieur Lantenant-Poulain contre commune de Villebout.)

Prise de possession avec réserves. — La commune qui a pris possession d'un édifice tout en refusant de procéder à la réception définitive à raison de malfaçons commises dans l'exécution de certains ouvrages accessoires est recevable à demander réparation de ces malfaçons.

Malfaçons. — Lorsque la mauvaise exécution d'un puits et d'une pompe ne permet pas de les mettre en état de fonctionner, la commune n'est pas tenue au payement de ces ouvrages.

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en prenant possession de la mairie et des salles d'école construites par le sieur Lantenant, la commune de Villebout a fait toutes ses réserves sur le bon état du puits et de la pompe et s'est formellement refusée à procéder à leur réception; qu'ainsi elle pouvait demander réparation des malfaçons constatées dans l'exécution de ces ouvrages;

Considérant, d'autre part, que, par son arrêté en date du 24 décembre 1886, passé en force de chose jugée, le conseil de préfecture du département de Loir-et-Cher a décidé que la commune ne pouvait être tenue au payement du puits et de la pompe, dans l'état où ces ouvrages se trouvaient alors; que, depuis cette époque, le sieur Lantenant n'a pu les mettre en état de fonctionner et qu'il résulte de l'instruction que, par suite de la mauvaise exécution du travail et de la qualité défectueuse des matériaux employés, toute réparation est devenue impossible; que, dans ces conditions, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander à être exonéré de la responsabilité mise à sa charge à raison des malfaçons et vices de construction qui lui sont imputables; que, par suite, il y a lieu de rejeter sa requête et de le condamner aux dépens... (Rejet avec dépens.)

(N° 525)

[3 février 1893]

Travaux publics communaux. — Église. — Architecte. — Révocation. — Honoraires. — (Sieur Van Moé contre ville de Dunkerque.)

L'administration est fondée à retirer, en cours d'entreprise, à l'architecte, la direction des travaux s'il s'écarte sans autorisation des plans dressés par lui et approuvés, et s'il persiste à faire exécuter un projet nouveau, rejeté par l'administration municipale.

Honoraires accordés à raison de 2 *p.* 100 *sur le montant des travaux prévus et restant à exécuter au moment de la révocation.*

Suppression de passages injurieux du mémoire. Rejet : la vivacité de certaines expressions ne justifie pas la suppression dans les circonstances de la cause.

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'avis du conseil général des bâtiments civils et des déclarations de trois architectes commis pour examiner les travaux, que le sieur Van Moé s'est écarté, sans autorisation, des plans dressés par lui et approuvés et que, par son ordre de service du 7 juillet 1887, il a persisté à vouloir faire exécuter par l'entrepreneur un projet

nouveau qui non seulement n'avait pas été régulièrement soumis aux autorités compétentes, mais qu'il était formellement repoussé par l'administration municipale; que, dans ces circonstances, le maire de Dunkerque était fondé à retirer la direction de l'entreprise au sieur Van Moé;

Sur le recours incident de la ville de Dunkerque tendant à faire réduire à 1 1/2 p. 100 les honoraires dus à l'architecte sur les travaux non exécutés par lui :

Considérant que, si la ville est fondée à soutenir que l'allocation de 3 p. 100 est exagérée, il résulte cependant de l'instruction qu'en outre des plans et devis ayant servi de base à l'adjudication, le sieur Van Moé a fait une partie des plans de détail et des dessins d'exécution et qu'il y a lieu de lui en tenir compte en fixant à 2 p. 100 les honoraires à lui dus sur le montant des travaux prévus et restant à exécuter au moment de sa révocation;

Sur les conclusions du sieur Van Moé à fin de suppression de divers passages du mémoire présenté par la ville de Dunkerque au conseil de préfecture :

Considérant que la vivacité de certaines expressions des passages dont il s'agit ne saurait, dans les circonstances de la cause, en justifier la suppression par application des articles 1036 du Code de procédure civile et 41 de la loi du 29 juillet 1881;

Sur les conclusions de la ville de Dunkerque à fin de restitution des sommes qu'elle aurait indûment versées au sieur Van Moé:

Considérant que ladite ville ne justifie avoir versé aucune somme en exécution de l'arrêté attaqué; qu'ainsi, il n'y a lieu de faire droit à ses conclusions... (Honoraires alloués au sieur Van Moé par le conseil de préfecture sur le montant des travaux prévus et restant à exécuter calculés sur le taux de 2 p. 100 et non sur celui de 3 p. 100. Requête du sieur Van Moé et surplus des conclusions du recours incident rejetés. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Sieur Van Moé condamné aux dépens.)

(N° 524)

[3 février 1893]

Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux. —
(Sieurs Cravetto et Malassis.)

L'entrepreneur qui, appelé devant le tribunal civil en répa-

ration du dommage causé, par des extractions de matériaux effectuées pour un travail public, mais sans autorisation du préfet, a décliné la compétence du pouvoir judiciaire, et qui, poursuivi ensuite devant le conseil de préfecture, a défendu à l'action des propriétaires et demandé l'expertise, n'est pas encore recevable, devant le Conseil d'État, à soutenir, contrairement à ses affirmations précédentes, que l'occupation a le caractère d'une voie de fait, qui ressortit aux tribunaux judiciaires (*).

Vu la requête pour les sieurs Cravetto et Malassis... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du 11 avril 1891, par lequel le conseil de préfecture de Constantine les a condamnés à payer aux sieurs Si-Saïd-ben-Belhassem-ben-el-Abed; El-Hadj-Meronani-ben-Belhassem-ben-el-Abed; Si-el-Abed-ben-Belhassem-ben-el-Abed, la somme de 1.499f,38 à titre d'indemnité pour extraction de matériaux et dégâts causés à leur propriété, avec les intérêts et les dépens; — Ce faisant, attendu que les requérants déclarés adjudicataires des travaux d'empierrement du chemin vicinal n° 1 du village de Besbès au chemin d'intérêt commun n° 3 ont, conformément aux indications du cahier des charges de l'entreprise, extrait des matériaux dans la propriété dite Ard-Mereynia appartenant aux sieurs Si-Saïd-ben-Belhassem-ben-el-Abed et consorts, mais que l'occupation de ce terrain n'a pas été autorisée par l'administration préfectorale comme le prescrivent l'article 17 de la loi du 21 mai 1836 et le décret du 8 février 1868, qu'ainsi le conseil de préfecture n'était pas compétent pour statuer sur la demande d'indemnité présentée par les propriétaires dudit terrain; — annuler par voie de conséquence l'arrêté du 20 décembre 1890 qui a ordonné l'expertise, condamner les sieurs Si-Saïd-ben-Belhassem-ben-el-Abed et consorts en tous les frais d'expertise et aux dépens;

(*) En droit cette décision semble contraire aux principes, car les questions de compétence, *ratione materiæ*, sont d'ordre public, et, dès lors, elles peuvent être relevées d'office par le juge, nonobstant même les conventions des parties; celles-ci, par suite, semblent *recevables*, en tout état de cause, à les présenter.

Au fond la désignation au cahier des charges des parcelles occupées pourrait-elle remplacer l'autorisation préfectorale? Le tribunal des conflits ne l'admet pas (19 mai 1891, Lebel, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 354). Les circonstances de fait de l'espèce peuvent seules sinon justifier du moins expliquer cette décision rendue d'ailleurs contrairement aux conclusions de M. Arrivière, commissaire du gouvernement.

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les sieurs Cravetto et Malassis ont été déclarés adjudicataires des travaux d'empierrement du chemin vicinal n° 1 du village de Besbès au chemin d'intérêt commun n° 3; qu'ils ont extrait les matériaux nécessaires à l'exécution de ce travail public de la propriété des sieurs Si-Saïd-ben-Belhassem-ben-bel-Abed et consorts, désignée par le cahier des charges de l'entreprise; qu'assignés devant le tribunal civil de Bône pour le règlement de l'indemnité due à ces propriétaires, ils ont excipé du caractère administratif de l'occupation pour réclamer leur renvoi devant le conseil de préfecture, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, et qu'il a été fait droit à leurs conclusions; qu'appelés devant le conseil de préfecture, ils ont défendu à l'action des indemnitaires et demandé l'expertise sur laquelle est intervenu l'arrêté attaqué;

Considérant que, dans ces circonstances, les requérants ne sont pas recevables à prétendre devant le Conseil d'État, contrairement à toutes leurs affirmations précédentes, que l'occupation de la propriété des sieurs Si-Saïd et consorts, constituait de leur part une voie de fait, et à demander par ce motif l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture... (Rejet.)

(N° 525)

[3 février 1893]

Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux. — Carrière en exploitation. — (Sieur Renier contre commune de Chèvremont.)

Cube des matériaux extraits calculé, non d'après le vide de la fouille en carrière, mais conformément à l'usage constant du pays, d'après le cube des maçonneries effectuées au moyen des matériaux extraits, sans déduction pour mortier.

Considérant que, d'après l'article 10 de l'arrêté d'autorisation ci-dessus visé du 15 juillet 1889, l'indemnité à payer par l'entrepreneur à la commune de Chèvremont doit être calculée, non d'après le vide de la fouille, mais d'après le cube des pierres extraites; qu'il résulte de l'instruction que, si, pour reconnaître

ce cube, il n'a pas été procédé à un emmétrage préalable, c'est parce qu'il est d'usage dans la région de Belfort, où les fouilles ont été pratiquées, d'y suppléer au moyen du cube des maçonneries, sans déduction aucune pour le mortier; que le requérant n'est pas fondé à réclamer cette déduction, le mortier tenant lieu du vide qui se produirait nécessairement dans tout emmétrage de pierres sèches; que, dès lors, c'est avec raison que les experts ont calculé l'indemnité due par le requérant à la commune de Chèvremont pour les pierres extraites pendant l'année 1890 d'après le cube des maçonneries exécutées avec lesdits moellons, sans faire subir à ce cube aucune déduction, et que le conseil de préfecture a homologué leur rapport;

Considérant d'ailleurs que le requérant ne conteste ni le cube des maçonneries, ni le prix de 10 centimes par mètre cube appliqué par le conseil de préfecture aux pierres employées aux empierrements; que par suite la requête doit être rejetée;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :. . . . .

Considérant que si la commune de Chèvremont a droit aux intérêts de ladite somme à dater du 7 avril 1892 jour de la demande, elle n'est pas fondée à demander à partir de la même date les intérêts des intérêts qui ne lui sont pas dus depuis plus d'une année... (La requête est rejetée. La somme de 1.276f,90 mise à la charge du sieur Renier par l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du territoire de Belfort, en date du 10 juillet 1891, produira intérêts au profit de la commune de Chèvremont à partir du 7 avril 1892. Dépens supportés par le sieur Renier. Surplus des conclusions de la commune rejeté.)

(N° 526)

[3 février 1893].

Voirie (Grande). — Routes nationales. — Fils électriques. — Enveloppe isolante. — Compétence. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Pécard frères.)

Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître d'un procès-verbal de contravention dressé contre les entrepreneurs de l'éclairage électrique dans une ville, pour avoir posé au-dessus d'une route nationale des fils non pourvus de l'enve-

loppe isolante prescrite par l'arrêté d'autorisation en conformité du règlement d'administration publique du 15 mai 1888.— Le fait constaté ne constitue pas une contravention de grande voirie.

Considérant que le procès-verbal ci-dessus visé a été dressé contre les sieurs Pécard frères, non pour avoir établi un câble électrique sans autorisation au-dessus de la route nationale n° 7 et avoir ainsi commis une anticipation sur le domaine public, mais pour avoir contrevenu aux prescriptions de l'article 6 de l'arrêté préfectoral d'autorisation portant que tous les fils, à l'exception des fils neutres, seraient entourés d'une enveloppe isolante;

Considérant que les prescriptions dudit article 6 ont été édictées en vue de l'exécution des dispositions du décret du 15 mai 1888 ayant pour but de protéger les communications téléphoniques ou télégraphiques ou destinées à assurer la sécurité des personnes; qu'ainsi le fait relevé à la charge des sieurs Pécard frères ne constitue pas une contravention de grande voirie dont il eût appartenu au conseil de préfecture de connaître par application de la loi du 29 floréal an X et que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Nièvre s'est déclaré incompétent... (Rejet.)

(N° 527)

[10 février 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Procédure. — Arrêté du conseil de préfecture. — Recours. — Délai. — Déchéance. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Dorange, Manière et Dequéker.)

Non-recevabilité d'un recours formé par le ministre des travaux publics plus de deux mois après la notification de l'arrêté du conseil de préfecture faite par le préfet au mandataire nommé par l'entrepreneur et dont le mandat n'avait pas encore pris fin.

Demande incidente d'intérêts des intérêts non recevable, par suite de la non-recevabilité de la demande principale.

Considérant qu'en vertu de l'article 59 de la loi du 22 juillet

1889 le délai de deux mois dans lequel les arrêtés des conseils de préfecture peuvent être attaqués devant le Conseil d'État court contre l'État ou les administrations représentées par le préfet, soit à dater du jour où la notification a été faite par les parties, soit à dater du jour où la notification a été faite aux parties par les soins du préfet;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par les soins du préfet, l'arrêté attaqué a été notifié le 9 décembre 1889 au sieur Abel Neveu qui avait représenté les sieurs Dorange et autres devant le conseil de préfecture et n'avait pas cessé à cette date d'être leur mandataire; que cette notification a fait courir contre l'État le délai prévu par l'article précité; que le recours du Ministre des travaux publics contre ledit arrêté n'a été enregistré au secrétariat du contentieux du Conseil d'État que le 12 février 1890, plus de deux mois après cette notification, et que, dès lors, il n'est pas recevable;

Sur les conclusions des sieurs Dorange et autres tendant à l'allocation des intérêts des intérêts :

Considérant que le recours du ministre étant non recevable, il ne peut être statué sur la demande des sieurs Dorange et autres tendant à l'allocation à leur profit des intérêts des intérêts... (Recours du ministre rejeté. Il n'y a lieu de statuer sur les conclusions des sieurs Dorange et autres tendant à l'allocation des intérêts des intérêts. L'État est condamné aux dépens.)

(N° 528)

[10 février 1893]

Travaux publics. — Dommages. — Canaux de navigation. — Canal de Buzay. — Riverains. — Modification aux accès. — (Sieur Pavageau et époux Noisette.)

Modification de la voie d'accès à l'usine des requérants consistant dans le rétrécissement de la largeur du chemin et l'augmentation de la pente de la voie. Indemnité allouée.

Sous l'empire de la loi du 16 *septembre* 1807, *le tiers expert de droit était l'ingénieur en chef du département chargé du service dont dépendaient les travaux exécutés.*

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que la tierce expertise serait irrégulière*

comme n'ayant pas été confiée à l'ingénieur en chef du département :

Considérant que c'est à bon droit que l'arrêté attaqué, rendu sous l'empire de la loi du 16 septembre 1807, a désigné dans l'espèce comme tiers expert en vertu de l'article 56 de cette loi, l'ingénieur en chef du canal de Buzay, qui est chargé en ce qui concerne le service de ce canal, de remplir les fonctions attribuées par les lois et règlements à l'ingénieur en chef du département; qu'ainsi le moyen soulevé par les requérants doit être écarté;

AU FOND :

Considérant que l'exécution des travaux faits par l'État agissant aux droits de la Société du canal de Buzay, pour l'amélioration de la navigation sur ce canal, a eu pour conséquence de nécessiter au droit de la propriété des requérants une modification dans l'assiette du chemin qui donne accès à leur usine et sur lequel leur droit de passage n'a pas été contesté par le ministre; qu'il résulte de l'instruction que la largeur de cette voie au-devant de l'entrée de l'usine a été considérablement réduite, et que, par suite des remaniements opérés dans le profil de la route, la pente en a été rendue plus rapide; que ces changements ont rendu les accès de l'usine des requérants plus difficiles et ont eu pour effet de les obliger à consentir à leur locataire une importante diminution de loyer; que l'État ne justifie d'aucune plus-value directe et spéciale, de nature à être opposée en compensation de ce dommage; que, dans ces circonstances, le sieur Pavageau et les époux Noisette sont fondés à réclamer l'annulation de l'arrêté attaqué et l'allocation d'une indemnité qu'il convient de fixer à la somme de 12.000 francs;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts : . . . .

(Arrêté annulé. L'État est condamné à payer au sieur Pavageau et aux époux Noisette une indemnité de 12.000 francs avec intérêts à partir du 9 août 1886, capitalisés aux dates des 5 août 1889 et 29 juin 1892. Les frais d'expertise liquidés à 383f,60 et les dépens exposés par les requérants seront supportés par l'État.)

(N° 529)

[11 février 1893]

Communes. — Prestations en nature. — Réclamations. — rôle publié avant le 1er janvier : déchéance d'une réclam[ation]

présentée plus de trois mois après le 1er janvier qui a suivi la publication du rôle. — (Sieur Dumas.)

(Recours contre un arrêté du 10 septembre 1892; Charente; prestations; 1892; commune de Nersac.)

(N° 530)

[17 février 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Résiliation. — Transaction. — Retenue de garantie. — Déduction. — (Sieurs Baratoux.)

Lorsqu'un marché de travaux publics a été résilié d'un commun accord entre les parties et que le montant de la retenue de garantie à restituer a été déterminé par transaction, l'administration ne peut pas ensuite, en se fondant sur le cahier des clauses et conditions générales, diminuer la somme à restituer fixée par la transaction.

Considérant que les sieurs Baratoux soutiennent que l'arrêté attaqué, en décidant que l'État était fondé à prélever sur le montant de la retenue de garantie une somme de 54.779f,43 pour les dépenses du service médical, a faussement interprété les conditions auxquelles la décision du 20 août 1886 a prononcé la résiliation de l'entreprise et le règlement de compte dressé à cette époque entre l'administration et les entrepreneurs;

Considérant qu'il résulte des dispositions de cette décision, combinées avec les termes de la déclaration des entrepreneurs du 10 juillet 1886, dont les propositions ont été entièrement acceptées par l'administration, qu'une somme unique et totale de 24.165f,64 représentant à forfait le chiffre des indemnités de carrières dues par les entrepreneurs, dont le payement était mis à la charge de l'État, devait être retranchée du montant de la retenue de garantie laquelle, réduite ainsi de 300.000 francs à 275.834f,32, devait être remboursée dans les conditions de l'article 48 du cahier des clauses et conditions générales; que ce règlement de comptes, arrêté à la suite de l'abandon par les entrepreneurs d'un certain nombre de leurs réclamations, établissait d'une façon définitive la situation respective des parties; qu'ainsi l'État n'est pas fondé à prétendre qu'il a le droit,

après la conclusion de cette transaction, de conserver, par application de l'article 16 du cahier des clauses et conditions générales, sur le montant de la retenue de garantie, en sus des sommes stipulées, une somme nouvelle de 54.779f,43 dont le retranchement n'était pas prévu à l'acte ci-dessus énoncé;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant qu'il résulte du rapport des ingénieurs que les entrepreneurs ont justifié, à la date du 13 septembre 1888, de l'accomplissement des obligations leur incombant en vertu de l'article 48 du cahier des clauses et conditions générales et que, par l'application de cet article combiné avec l'article 49, ils sont fondés à réclamer, à partir de cette époque, les intérêts des sommes qui leur étaient dues; qu'ils ont demandé, aux dates des 22 octobre et 29 octobre 1890, la capitalisation de ces intérêts et qu'il y a lieu de faire droit à chacune de ces demandes par application de l'article 1154 du Code civil... (Arrêté annulé. L'État payera aux entrepreneurs une somme de 54.779f,43 retranchée à tort du montant de la retenue de garantie. Cette somme portera intérêts à partir du 13 septembre 1888. Intérêts capitalisés aux dates des 22 octobre 1889 et 29 octobre 1890. Dépens supportés par l'État.)

(N° 531)

[17 février 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Asile d'aliénés. — (Sieur Kergoustin contre département du Morbihan.)

Décomptes définitifs partiels acceptés sans réserve par l'entrepreneur; réclamations non recevables après l'expiration du délai imparti par le cahier des charges pour les former (II).

— Réclamations ne pouvant, par leur nature, être présentées qu'en fin d'entreprise : recevabilité en dehors des délais prévus par le cahier des charges : renvoi à l'expertise (II).

— Refus d'acceptation : réclamations recevables; renvoi à l'expertise (II).

Frais de décompte général établi par l'entrepreneur; demande d'indemnité. Rejet : l'entrepreneur ne justifie pas avoir été mis, par le fait de l'administration, dans l'obligation de dresser cette pièce (III).

Réception provisoire. — Délai de garantie. — La prise de possession de bâtiments non terminés, la demande de l'entrepreneur tendant à la convocation de la commission de réception des travaux et la réunion de cette dernière ne font pas courir de délai de garantie (I).

Le rapport de la commission de réception concluant à l'acceptation, sous réserves, des travaux, équivaut au procès-verbal de réception provisoire et fait-il, par suite, courir le délai de garantie (I).

Mémoire de réclamations. — Un entrepreneur ne peut pas obtenir la condamnation de l'administration au payement d'une indemnité pour frais de rédaction d'un mémoire de réclamations (III).

I. SUR LES CONCLUSIONS *du sieur Kergoustin tendant à faire décider que c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné une expertise à l'effet de rechercher des malfaçons dont l'existence n'aurait été alléguée par le département qu'après l'expiration du délai de garantie :*

Considérant que la prise de possession des bâtiments à la date du 1er mars 1886, alors que les travaux n'étaient pas terminés, ne peut, dans les circonstances de l'affaire, être considérée comme équivalente à la réception provisoire; que, de même, les demandes de l'entrepreneur, aux dates des 30 octobre et 16 novembre suivants, tendant à la convocation de la commission de réception des travaux, et la réunion de cette dernière, le 3 décembre, ne sauraient faire remonter, auxdites dates, les effets de la réception à laquelle il a été ultérieurement procédé; que le rapport, en date du 7 février 1887, de la commission dont s'agit, concluant à l'acceptation, sous réserves, par le département, des travaux exécutés par le requérant, doit être assimilé au procès-verbal de réception prévu par l'article 5 du cahier des charges; que le délai de garantie d'une année, à partir du procès-verbal de réception, fixé par ledit article, n'était pas expiré, et que la réception définitive n'avait pas eu lieu le 16 janvier 1888, date à laquelle la requête introductive d'instance du département a été enregistrée au greffe du conseil de préfecture; que, dans ces circonstances, et en présence des réserves formulées par la commission de réception dans le rapport précité du 7 février 1887, c'est à bon droit que ledit conseil a ordonné la recherche des malfaçons alléguées par le département;

II. *Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture aurait*

rejeté à tort : 1° la demande d'une indemnité de 102.526f,84 pour imprévisions et modifications au devis, présentée par l'entrepreneur; 2° ses conclusions tendant au payement, pour solde de compte, d'une somme de 72.988f,39 représentant une majoration de 45.712f,02 sur le montant du décompte :

Considérant, en ce qui concerne les chefs de réclamations afférents aux travaux compris dans les situations nos 1 à 32, aux ouvrages ordonnés en cours d'exécution et faisant partie intégrante desdits travaux, ou aux modifications qui y auraient été apportées, que les situations dont s'agit ont été vérifiées et réglées par l'architecte et acceptées par l'entrepreneur pour règlement définitif des travaux que comportait chacune d'elles; que le requérant n'a présenté contre les énonciations desdites pièces, qui, aux termes de l'article 31 des clauses et conditions imposées dans le Morbihan aux entrepreneurs des travaux départementaux, faisaient titre pour le règlement de l'entreprise, aucune réclamation dans le délai imparti par cet article; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que le décompte général devait, pour les travaux susmentionnés, être réglé d'après les situations qui étaient devenues définitives, et que le sieur Kergoustin ne pouvait être admis à revenir sur les chiffres qu'il avait acceptés sans réserves;

Mais considérant, en ce qui concerne les réclamations relatives aux travaux faisant l'objet des situations nos 33, 34, 35, 36, 37, que le sieur Kergoustin n'ayant pas accepté le règlement fait par l'architecte, et l'état de l'instruction ne permettant pas au conseil de préfecture de statuer immédiatement sur la réclamation de l'entrepreneur, il y avait lieu de renvoyer aux experts l'examen des demandes tendant tant à l'allocation d'une plus-value qu'à la rectification des chiffres du décompte, sans limiter, sur ces deux points, la mission conférée aux experts, et sans spécifier, comme l'a fait l'arrêté attaqué, que les chiffres à adopter ne pourraient jamais dépasser le montant des sommes portées sur chacune des cinq situations précitées;

Considérant, d'autre part, que les chefs de réclamation nos 18 et 19 étant relatifs à des détériorations qui auraient été occasionnées par des ouvriers au service du département, et à des retards dans l'exécution des travaux et dans les payements, ne pouvaient être présentés qu'en fin d'entreprise et, par suite, ne tombaient pas sous l'application de la déchéance édictée par l'article 31 précité; que, dès lors, c'est à tort que ces réclamations n'ont pas été renvoyées à l'appréciation des experts;

III. *En ce qui concerne la demande d'une somme de 3.000 fr. présentée par le sieur Kergoustin, pour établissement du décompte général :*

Considérant que le requérant n'a pas justifié avoir été mis dans l'obligation, par le fait du département, et contrairement aux stipulations de son marché, d'établir lui-même ledit décompte à défaut d'éléments suffisants pour régler son entreprise; que les 32 états de situation comprenant les métrés partiels définitivement acceptés par lui constituaient, en effet, pour les ouvrages qui y étaient portés, le décompte général desdits ouvrages; qu'en admettant, d'autre part, que le sieur Kergoustin ait eu à relever dans les situations n°s 33 à 37 des erreurs ou omissions, et à présenter de ce chef un mémoire de réclamations, il ne saurait, dans tous les cas, demander au département le payement de ce travail; qu'il suit de là que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté sa demande en payement, pour la cause susénoncée, d'une somme de 3.000 francs... (En outre de la mission qui leur a été conférée, les experts auront : 1° à rechercher si les réclamations formulées par l'entrepreneur, pour imprévisions et modifications aux devis, afférentes aux travaux compris dans les situations n°s 33 et 37 sont justifiées; 2° à examiner les rectifications apportées par l'entrepreneur aux chiffres de son décompte, en ce qui concerne les mêmes travaux; 3° à rechercher si, par suite de détériorations imputables aux ouvriers employés par l'architecte et occasionnées aux bâtiments de l'asile, ainsi qu'à raison de retards dans l'exécution des travaux et dans les payements, le sieur Kergoustin a éprouvé un préjudice dont il lui soit dû réparation (chefs 18 et 19 de la réclamation); 4° à évaluer, le cas échéant, le montant de l'indemnité à allouer au requérant et à fixer le montant du décompte. Arrêté réformé : 1° en ce qu'il a de contraire à la disposition qui précède; 2° en ce qu'il a rejeté les réclamations de l'entrepreneur, sur lesquelles une expertise a été ordonnée, sans attendre sur ce point le résultat de ladite expertise. Sieur Kergoustin renvoyé devant le conseil de préfecture pour y être, après expertise, statué ce qu'il appartiendra. Dépens supportés pour moitié par chacune des parties. Surplus des conclusions rejeté).

(N° 532)

[17 février 1893]

Travaux publics. — Architecte. — Honoraires. —
(Dame veuve Trouillet).

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Trouillet, architecte de l'asile national Vacassy, était secondé par un agent de l'administration, rétribué dans les conditions prévues par l'article 5 du cahier des charges et chargé de vérifier les mémoires des entrepreneurs; que l'architecte, bien qu'exonéré du travail de la vérification, recevait des honoraires calculés à 5 p. 100 du montant des travaux;

Considérant qu'au jour de la cessation des fonctions du sieur Trouillet, un certain nombre de mémoires, revisés par le vérificateur, n'avaient pas encore été réglés par l'architecte; que, dès lors, il y a lieu de déduire des honoraires afférents aux travaux dont s'agit la rémunération correspondant au règlement desdits mémoires;

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en fixant, conformément au rapport d'expertise, les honoraires ainsi réduits à 4f,25 p. 100 et en élevant, par suite, au chiffre de 6.886f,97, la somme due à la succession;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant qu'il y a lieu de les répartir par moitié entre les parties en cause... (La somme que l'État payera à la succession du sieur Trouillet est élevée à 6.886f,97. L'État et la dame Trouillet supporteront chacun pour moitié les frais d'expertise. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. État condamné aux dépens.)

(N° 533)

[17 février 1893]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Construction. — Offre de concours sous la condition de l'établissement d'une gare à proximité de la ville; condition réalisée; subvention due. —

(Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre commune de Saint-Laurent-d'Aigouze).

CONSIDÉRANT que le conseil municipal de la commune de Saint-Laurent-d'Aigouze, confirmant par sa délibération du 23 mars 1864, l'offre d'une subvention de 20.000 francs précédemment faite en 1860, pour la construction d'un chemin de fer allant d'Aigues-Mortes à un point de la ligne méditerranéenne, s'est engagé à verser une somme de 12.000 francs en sus et a porté ainsi l'ensemble de ses engagements au chiffre de 32.000 francs sous la condition de l'établissement sur la nouvelle ligne d'Aigues-Mortes à Lunel, d'une gare de marchandises, le plus près possible du village; que la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, concessionnaire de cette ligne, a établi la gare de marchandises dans les conditions sollicitées; qu'ainsi elle est fondée à réclamer de la commune l'intégralité de la subvention promise et que celle-ci ne saurait se prévaloir d'une délibération du 21 septembre 1862, par laquelle elle aurait rétracté l'offre de sa souscription primitive de 20.000 francs, pour soutenir qu'elle n'est pas obligée au payement de cette somme;

Sur les intérêts :

Considérant que la compagnie a demandé les intérêts à la date du 7 septembre 1889, et qu'il y a lieu de faire droit à cette demande par application de l'article 1153 du Code civil... (Arrêté annulé. Commune condamnée à payer à la compagnie 20.000 fr. avec intérêts à partir du 7 septembre 1889. Dépens supportés par la commune).

(N° 534)

[17 février 1883]

Travaux publics. — Dommages. — Éboulements résultant de la construction d'un chemin vicinal: indemnité due; payement immédiat ordonné, à défaut par l'auteur du dommage d'offrir de faire les travaux nécessaires pour le réparer et en empêcher le retour. — (Préfet du Calvados contre sieur Le Court de Béru.)

SUR LES CONCLUSIONS *tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué pour vice de forme :*

Considérant que le préfet ès qualités soutient que le conseil de préfecture a repoussé les conclusions prises par l'administration,

le 9 décembre 1889, sans motiver sa décision sur ce point;

Considérant qu'il résulte de l'examen de l'arrêté attaqué que le conseil de préfecture a suffisamment motivé sa décision sur toutes les conclusions régulièrement prises devant lui par les parties;

AU FOND :

Considérant, d'une part, qu'il n'est pas contesté que, par suite de l'établissement du chemin de grande communication n° 180 et de l'élargissement du chemin de grande communication n° 269 qui sont à flanc de coteau et en contre-bas de la propriété du sieur de Béru, des éboulements se sont produits et qu'ils ont entraîné la destruction ou la dégradation de haies de clôture et la chute d'une bande de terrain de ladite propriété; que l'administration est responsable des dommages de toute nature qui ont été la conséquence des accidents dont s'agit et que le conseil de préfecture a fait une exacte évaluation de l'indemnité due de ce chef au sieur de Béru en la fixant conformément à l'avis des experts à 215f,95.

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport des experts, qu'il y a urgence à exécuter des travaux de consolidation à l'effet de prévenir de nouveaux éboulements que l'état actuel des talus rend inévitables et imminents, et qu'à défaut de toute offre par l'administration, d'exécuter elle-même les travaux dont s'agit, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a condamné les communes intéressées à en payer au sieur de Béru la dépense estimée à 1.716f, 75 par les experts;

Sur les conclusions du préfet et sur celles du recours incident en ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que dans les circonstances de l'affaire il y a lieu, réformant l'arrêté attaqué, de mettre lesdits frais en totalité à la charge des communes intéressées... (Frais d'expertise mis à la charge des communes intéressées. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Requête du préfet rejetée. Préfet ès qualités condamné aux dépens.)

(N° 535)

[17 février 1893]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Occupation temporaire effectuée en vue des travaux pour lesquels l'autorisation avait

été accordée : compétence du conseil de préfecture pour statuer sur l'indemnité due. — (Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieur Gasc).

Indemnité allouée pour : privation de jouissance des terrains occupés mais non fouillés; perte de ceps de vignes et d'amandiers; modification dans l'exploitation et dépréciation de l'ensemble de la propriété.

En ce qui touche *les terres de découverte employées à la gare de Montauban :*

Considérant que si, en vue des travaux à exécuter sur la ligne de Saint-Sulpice à Montauban, la compagnie des chemins de fer du Midi a demandé l'autorisation d'occuper temporairement diverses parcelles de terrains situés sur la commune de Villeneuve, le préfet a accordé cette autorisation en termes généraux et s'étendant à l'exécution de tous les travaux de chemin de fer du Midi; que, dès lors, la compagnie était, aux termes mêmes de l'autorisation, en droit d'employer dans la gare de Montauban les matériaux extraits de la ballastière Gasc, et que c'est à tort que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour en apprécier la valeur; qu'il y a lieu de faire entrer lesdits matériaux en ligne de compte dans le calcul de l'indemnité; qu'ainsi le cube extrait fixé par l'arrêté attaqué à 78.240^{mc},91 doit être augmenté de 3.731^{mc},80 de terres de découverte, et définitivement fixé à 81.972^{mc},71 ;

Sur les conclusions de la compagnie du Midi tendant à faire abaisser à 0^{f},10 *le prix du mètre cube de matériaux extraits et sur celles du sieur Gasc tendant à faire porter ce prix à* 0^{f},607 *:*

Considérant que ni la compagnie, ni le sieur Gasc n'établissent que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire en fixant à 0^{f},20, conformément au rapport du tiers expert, le prix du mètre cube de matériaux extraits :

En ce qui touche la somme de 1.877^{f},23 *accordée par le conseil de préfecture pour privation de jouissance de terrains occupés et non fouillés et sur les conclusions du sieur Gasc tendant à l'allocation d'une indemnité de* 2.001^{f},60 *pour les ceps de vigne et les amandiers que la compagnie s'est appropriés :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que, en dehors des terrains dont l'extraction de matériaux a nécessité l'occupation, il est dû une réparation au sieur Gasc, d'une part pour l'occupation d'une superficie de 1^{h}49^{a}43, d'autre

part pour la valeur des 9.258 ceps de vignes et des amandiers dont s'agit; qu'il sera tenu un compte suffisant du préjudice qui a été causé de ce chef au sieur Gasc en fixant à 1.761f,71 l'indemnité à laquelle il a droit, y compris 492f,90 pour les bois enlevés;

Sur les conclusions du sieur Gasc tendant à l'allocation d'une indemnité de 2.556f,07 pour dépréciation des terrains occupés et non fouillés et de 15.000 francs pour dépréciation de l'ensemble de sa propriété :

Considérant que les fouilles effectuées sur une partie du terrain ont eu pour effet d'en modifier l'exploitation, de nécessiter la création de nouveaux chemins d'accès et d'imposer au propriétaire l'obligation de consolider les talus des excavations; qu'il sera fait une juste appréciation du dommage ainsi causé en fixant de ce chef l'indemnité à 2.500 francs;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que la compagnie du Midi ne justifie pas avoir fait au sieur Gasc des offres d'une précision suffisante; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis les frais d'expertise à sa charge.

Sur les intérêts des intérêts : . . . .

... (Indemnité due au sieur Gasc portée à la somme totale de 20.656f,25, avec intérêts du 16 juin 1885 capitalisés à partir du 18 octobre 1892. Dépens à la charge du sieur Gasc pour un quart, et de la compagnie pour les trois quarts. Surplus des conclusions de la compagnie et du recours incident du sieur Gasc rejeté).

(N° 536)

[24 février 1893]

Procédure. — Notification. — Délai. — (Compagnie générale des Eaux contre Commune de la Roquette-sur-Var.)

Lorsqu'une société ayant son siège social à Paris possède dans une autre ville un établissement où elle est représentée par un agent spécial, les notifications adressées à cet agent font courir les effets de recourir (*).

(*) Rapp. dans le même sens. 15 avril 1893, Cass. Req. Chemin de fer d'Orléans, Sir. 1893, p. 319 et les renvois.

Recours incident non-recevable comme conséquence de la non-recevabilité du recours principal.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que la compagnie générale des Eaux, en sa qualité de concessionnaire du canal d'irrigation dérivé de la Vésubie, possède à Nice, conformément à l'article 29 de son cahier des charges, un établissement principal et un agent chargé de la représenter dans les affaires relatives à l'objet de sa concession; que, dès lors, l'arrêté du 5 mai 1887, par lequel le conseil de préfecture des Alpes-Maritimes a statué sur des dommages causés à la commune de la Roquette par l'exécution des travaux d'ouverture du canal concédé, a été valablement signifié le 18 juin 1887, à la compagnie générale des Eaux, au siège de son établissement, à Nice, et en la personne du sieur Grisel, son préposé; que le pourvoi formé par la compagnie, le 10 février 1888, plus de trois mois après cette signification, doit être rejeté comme non recevable, la nouvelle signification faite le 3 décembre 1887, au siège social à Paris, n'ayant pu avoir pour effet d'ouvrir, au profit de ladite compagnie, un nouveau délai de recours;

Sur les conclusions de la commune de la Roquette tendant à la capitalisation des intérêts échus :

Considérant que la requête de la compagnie générale des Eaux étant déclarée non recevable, il ne peut être statué sur les conclusions incidentes de la commune de la Roquette... (Rejet avec dépens.)

(N° 537)

[24 février 1893]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. —
(Sieur Crudenaire.)

Dommages à l'entreprise : Matériel de chemin de fer non employé par suite de la mise en dépôt des déblais prévus comme devant être transportés par wagons. Indemnité allouée. V.

Réclamation. — Demande nouvelle; moyens nouveaux. — L'entrepreneur qui, dans les vingt jours après la présentation du décompte, a réclamé une indemnité à raison de ce qu'une

partie des déblais avaient dû, par suite de changements imprévus dans le mouvement des terres, être faits à la brouette au lieu de l'être au wagon, ainsi qu'il était prévu, ne présente pas de demande nouvelle et est recevable, après les vingt jours de la présentation dudit décompte, à soutenir qu'une indemnité lui est due par suite de l'inutilisation de ses wagons; l'objet de la demande n'est pas modifié. V (*).

Questions de fait : application aux déblais de la culée d'un viaduc du prix fixé pour les fouilles de cet ouvrage. XI. — Absence de sujétions imprévues. XIII. — Terrains et plans remis en temps utile; pas d'activité exceptionnelle. XXI.

. . . .

V. Sur la demande d'indemnité *pour inutilisation du matériel* : — *En ce qui concerne la recevabilité :*

Considérant que la demande d'indemnité formulée par le sieur Crudenaire devant le conseil de préfecture, le 17 juin 1886, se fonde, comme la réclamation qu'il avait déjà présentée le 10 mars 1885, dans les vingt jours qui ont suivi la présentation de son décompte, sur le préjudice que lui ont fait éprouver les modifications apportées en cours d'exécution au mouvement des terres; que, si le mémoire du 17 juin 1886 a présenté de nouveaux moyens à l'appui de la réclamation primitive, le ministre ne justifie pas qu'il contienne une demande nouvelle; que, par suite, c'est à tort que ce chef de réclamation a été déclaré par le conseil de préfecture non recevable comme tardivement produit, par application de l'article 41 des clauses et conditions générales;

Au fond :

Considérant que l'entrepreneur est fondé à demander qu'il lui soit tenu compte du préjudice que lui a causé l'impossibilité d'employer son matériel de chemin de fer pour effectuer une partie des transports, par suite de la mise en dépôt de 21.416 mètres cubes de déblais prévus comme devant être transportés par wagons et qu'il sera fait une appréciation équitable de l'indemnité à lui due, de ce chef, en lui allouant 3.000 francs;

XI. *En ce qui concerne les fouilles du viaduc de Foucherans :*

Considérant que le prix de 12 francs par mètre cube porté au bordereau supplémentaire dressé pour la construction du viaduc

(*) Voy. 5 février 1881, Ministre des travaux publics contre Lévêque, *Ann.* 1882, p. 711; — 2 juillet 1886, Rouzier, *Ann.* 1887, p. 93; — 25 juillet 1890, Ministre des travaux publics, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 725.

de trois arches au ravin de Foucherans s'applique à tous les déblais de fouilles pour les fondations de cet ouvrage; que c'est à tort, par suite, que le conseil de préfecture a refusé à l'entrepreneur le bénéfice de ce prix pour $415^{m3},420$ provenant de l'une des culées du viaduc et qu'il y a lieu d'allouer, de ce chef, au sieur Crudenaire, la plus-value de $2.107^{f},35$ à laquelle il a droit;

XIII. *En ce qui concerne les pierrées du ravin de Foucherans :*

Considérant que les difficultés de transports dont se plaint le sieur Crudenaire tiennent à la nature même de l'ouvrage et qu'elles pouvaient être prévues lors de l'acceptation des prix du devis supplémentaire dressé en vue de son exécution; qu'il y a lieu, par suite, de rejeter la demande d'indemnité;

XXI. *En ce qui concerne la demande d'indemnité générale :*

Considérant que le sieur Crudenaire réclame une allocation supplémentaire de 5 p. 100 sur le montant de ses travaux, à raison du préjudice que lui aurait causé l'administration en lui délivrant tardivement les terrains ainsi que les plans et dessins des ouvrages, en imprimant à l'entreprise une activité exagérée, en ne lui faisant pas présenter en fin d'année les décomptes de 1881 et de 1882;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction qu'immédiatement après l'adjudication l'entrepreneur a été mis en possession des terrains sur une longueur de 1.600 mètres; que le surplus des terrains à occuper lui a été délivré un mois plus tard et qu'il a également reçu en temps utile les plans, dessins et toutes indications nécessaires pour organiser ses chantiers et commencer ses travaux sans retard; que, d'autre part, les ordres de service dont il se plaint n'ont pas imposé à l'entreprise une activité excessive; qu'ils avaient seulement pour but d'en assurer l'achèvement dans les délais prévus; qu'enfin l'entrepreneur ne justifie pas que le retard apporté par les ingénieurs dans la présentation des décomptes des années 1881 et 1882 lui ait causé un préjudice; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa demande d'indemnité;

Sur la demande des intérêts :

Considérant que la réception définitive de l'entreprise a eu lieu le 1er novembre 1885; que, par suite, il y a lieu, conformément à l'article 49 des clauses et conditions générales, de décider que l'entrepreneur aura droit aux intérêts des sommes à lui allouées par la présente décision à partir du 1er février 1886... (L'État est condamné à payer au sieur Crudenaire, avec les intérêts à dater du 1er février 1886, la somme de $5.107^{f},35$.)

(N° 538)

[24 février 1893]

Travaux publics communaux. — Décompte; Malfaçons constatées; réduction du décompte. — (Sieur Schnarf contre Commune d'Etalans.)

Travaux supprimés par l'architecte dans un but d'économie: décharge des dommages-intérêts auxquels l'entrepreneur, à raison de leur inexécution, avait été condamné de ce chef.

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Schnarf s'est rendu adjudicataire des travaux de réparation du réservoir de Bermotte, dans la commune d'Etalans, moyennant un prix de 5.086f,80; que les experts ont constaté dans les travaux différentes malfaçons et que les aqueducs de drainage qui devaient être établis autour du réservoir n'ont pas été exécutés dans les conditions prévues au devis; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a fait subir des réductions au décompte de l'entreprise et qu'il en a fixé le montant à la somme de 4.798f,76;

Mais considérant qu'il résulte également de l'instruction que, si des modifications ont été apportées aux prévisions du marché en ce qui concerne les aqueducs de drainage, ces modifications ont été prescrites, dans un but d'économie, par un architecte qui avait été chargé par le conseil municipal de surveiller les travaux et aux ordres duquel l'entrepreneur était, aux termes de son cahier des charges, tenu de se conformer; que, dans ces circonstances, l'entrepreneur ne saurait être considéré comme responsable de l'inexécution de ces ouvrages; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture l'a condamné à payer de ce chef à la commune d'Etalans une somme de 1.000 francs à titre de dommages-intérêts;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant qu'il sera fait une équitable appréciation des circonstances de l'affaire en les mettant pour moitié à la charge de la commune... (L'arrêté du conseil de préfecture du Doubs est annulé dans celle de ses dispositions par laquelle il a condamné le sieur Schnarf à payer à la commune d'Etalans une somme de

1.000 francs à titre de dommages-intérêts. La commune d'Etalans supportera la moitié des frais d'expertise et les dépens.)

(N° 539)

[24 février 1893]

Travaux publics. — Dommages. — Accès et écoulement des eaux rendus plus difficiles. — Vue diminuée. — (Sieur Derenusson contre le préfet de la Seine, ès qualités.)

Construction d'un chemin de grande communication ayant eu pour effet de placer en contre-bas de la chaussée la terrasse qui s'étend au devant d'un immeuble à l'usage de restaurant et de rendre plus difficile l'accès de cet immeuble et l'écoulement des eaux pluviales et ménagères; indemnité allouée.

Un restaurateur, établi sur le bord de la Seine, n'est pas fondé à demander une indemnité à raison — de ce que la vue de la Seine, dont joussaient ses immeubles, a été restreinte par la construction d'un chemin, — de ce que, pendant l'exécution des travaux, les accès de son immeuble, sans que le service de sa profession ait été empêché, ont été rendus plus difficiles.

. . . .

CONSIDÉRANT que le sieur Derenusson fonde principalement sa demande, tendant à l'allocation d'une indemnité de 57.560 fr., sur ce que la vue de la Seine dont jouissaient ses immeubles a été restreinte par les travaux de prolongement du chemin de grande communication n° 59;

Mais considérant que le préjudice qui peut en résulter pour le requérant n'est pas de nature à lui ouvrir un droit à indemnité;

Considérant que l'exécution des travaux dont s'agit a eu pour effet de placer en contre-bas de la chaussée le terrain qui s'étend au-devant des immeubles du requérant et de rendre plus difficile l'accès de ces immeubles et l'écoulement des eaux pluviales et ménagères; qu'ainsi il a été causé au requérant un dommage dont il lui est dû réparation;

Mais considérant que le requérant ne justifie pas qu'en fixant, dans les circonstances de l'affaire, à 3.040 francs l'indemnité destinée à réparer ces derniers dommages, le conseil de préfecture en ait fait une inexacte appréciation;

Sur les conclusions du requérant tendant à être indemnisé du dommage que lui a causé la lenteur apportée à l'exécution des travaux qui a, pendant plusieurs mois, rendu impossible l'accès de ses immeubles :

Considérant que le requérant n'établit pas que les accès de sa maison aient été interceptés pendant l'exécution des travaux de manière à rendre impossible l'exercice de son commerce; qu'en admettant que la circulation fût devenue moins facile, la gêne momentanée qui en est résultée pour le sieur Derenusson ne constitue pas un dommage qui puisse lui donner droit à indemnité... (Rejet avec dépens.)

(N° 540)

[24 février 1893]

Voirie (Grande). — Port de Marseille. — Contravention. — Compétence. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Clavet et Mora.)

Tables et pots de fleurs placés sans autorisation, devant un café, sur un trottoir constituant une dépendance du port de Marseille; compétence du conseil de préfecture pour statuer sur cette contravention et ordonner, à défaut d'amende, l'enlèvement des objets qui font obstacle à la circulation.

. . . .

CONSIDÉRANT que, pour se déclarer incompétent sur le procès-verbal dressé contre les sieurs Clavet et Mora, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que le trottoir qui s'étend au-devant de l'établissement de ces derniers ne faisait pas partie du port de Marseille et dépendait d'une rue de la ville;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du plan d'alignement annexé aux ordonnances du 16 juin 1845 et du 5 août 1847, que ce trottoir est compris dans les limites du port de Marseille et que, par suite, il est soumis au régime de la grande voirie;

Considérant, d'autre part, qu'aux termes de l'article 28 de l'arrêté préfectoral du 16 mai 1870 portant règlement général du port de Marseille et pris en exécution des dispositions de l'ordonnance susvisée d'août 1681, il est défendu de faire aucun dépôt sur les parties des quais réservées à la circulation;

Considérant que le procès-verbal susvisé constate que les sieurs Clavet et Mora ont, sans autorisation, placé sur le trottoir existant devant leur établissement des tables et des vases contenant des arbustes qui obstruent la circulation; que si aucun texte n'établit d'amende pour la répression du fait dont s'agit, il n'appartient pas moins au conseil de préfecture d'ordonner, par application de l'article 28 précité, l'enlèvement de ce dépôt; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur les fins du procès-verbal susvisé... (L'arrêté du conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône est annulé dans l'intérêt de la loi.)

(N° 541)

[24 février 1893]

Voirie (Grande). — Coupe d'arbres sur des terrains situés au bord du Rhône. — Vérification ordonnée sur le point de savoir si ces terrains font partie du lit du fleuve. — (Sieur Pérouse.)

. . . .

CONSIDÉRANT que l'état de l'instruction ne permet pas de déclarer dès à présent si les terrains sur lesquels les coupes reprochées au sieur Pérouse ont été pratiquées faisaient, à la date du fait relevé contre lui, partie du lit du Rhône et constituaient à ce titre une dépendance du domaine public, et qu'il y a lieu d'ordonner à cet effet une vérification contradictoire... (Il sera, avant faire droit, procédé, par l'inspecteur général des ponts et chaussées de la circonscription, en présence du sieur Pérouse ou de son représentant dûment appelé, à une vérification ayant pour but de reconnaître si les terrains susdits étaient, à la date du fait reproché au sieur Pérouse, susceptibles d'être recouverts par les eaux du Rhône coulant à pleins bords avant tout débordement.)

TRIBUNAL DES CONFLITS

(N° 542)

[18 février 1893]

Travaux publics. — Dommages. — Travaux irrégulièrement autorisés. — Caractère de travaux publics. — Demande d'indemnité. — Compétence. — (Sieurs Dubois et Saint-Père.)

Lorsque des travaux complémentaires ont été entrepris dans un but d'utilité publique, la circonstance que l'autorisation d'exécuter lesdits travaux aurait été annulée pour inaccomplissement de formalités légales et aurait dû être postérieurement régularisée n'est pas de nature à changer la nature des actes administratifs et à modifier le caractère public des travaux. Dès lors, en l'absence de toute voie de fait, la demande d'indemnité doit être portée devant la juridiction administrative (*).

Vu L'ARRÊTÉ, en date du 2 décembre 1892, par lequel le préfet du département des Basses-Pyrénées a élevé le conflit d'attributions dans l'instance engagée devant le tribunal civil de Bayonne, entre les sieurs Dubois et Saint-Père intervenant, propriétaires à Biarritz, d'une part, et la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Bayonne à Anglet et Biarritz, d'autre part;

Vu l'exploit, en date du 10 février 1892, par lequel le sieur Dubois, en vertu d'une ordonnance, en date du même jour, rendue par le président du tribunal civil de Bayonne, a fait donner assignation à la compagnie du chemin de fer de Bayonne-Biarritz, à comparaître devant ledit tribunal pour : attendu que les sieurs

(*) Voy. Tribunal des conflits: 1er mars 1873, Deyroles, *Ann.* 1874, p. 173. Suppl., p. 77; — 18 juillet 1874, Langlade, *Ann.* 1876, p. 265; — 5 mai 1877. Laumonnier-Carriol, *Ann.* 1885, p. 44; — 24 mai 1884, Sauze, *Ann.* 1885, p. 44; — 8 mai 1886, Senlis-Botte, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 390; — 9 mai 1891. Lebel, *Ann.* 1892, p. 1074. — Conseil d'État : 16 décembre 1881, commune de Plaisance, *Ann.* 1882, p. 1370; — 3 juin 1881, Lorenzoni, p. 610; — 4 juillet 1890, commune de Rennes, *Ann.* 1892, p. 304; — 13 mai 1892, commune de Longpré, *Ann.* 1892, p. 499. — Cour de cassation : 11 février 1868. D. 68. 1. 381 ; — 15 mars 1881. D. 81. 1. 355; — 21 décembre 1880. S. 82. 1. 30; — 29 février 1892. S. 92. 1. 256.

Dubois et Saint-Père sont propriétaires, à Biarritz, d'un terrain planté d'arbres, situé au sud de l'emplacement que les actes de concession de ladite ligne de chemin de fer avaient fixé pour la construction de la gare, mais que celle-ci a été déplacée en vertu d'une autorisation ministérielle qui a été annulée, comme irrégulièrement intervenue, par une décision du Conseil d'État, en date du 22 janvier 1892; que, par suite de ce déplacement indûment opéré, et des travaux qui ont été exécutés, leur propriété a subi une dépréciation considérable dont il leur est dû réparation; s'entendre condamner à leur payer la somme de 45.000 francs et aux dépens de l'instance :

Vu... (Déclinatoire du préfet des Basses-Pyrénées; jugement du 16 novembre 1892, qui rejette le déclinatoire; jugement de sursis; extrait du registre du parquet);

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;

Vu l'ordonnance du 1er juin 1828, celle du 12 mars 1831, le règlement d'administration publique du 26 octobre 1849 et la loi du 24 mai 1872;

CONSIDÉRANT que la demande formée par les sieurs Dubois et Saint-Père contre la compagnie du Chemin de fer de Bayonne à Biarritz tend à obtenir des dommages-intérêts à raison du préjudice résultant pour leur propriété de l'exécution des travaux effectués pour l'établissement d'une nouvelle gare à l'entrée de la ville de Biarritz;

Considérant que ces travaux complémentaires ont été entrepris par la société concessionnaire du département dans un but d'utilité publique; que si, lors de l'accomplissement des formalités administratives devant précéder l'autorisation desdits travaux, des irrégularités ont été relevées et ont motivé l'annulation de la décision ministérielle approbative du projet, d'ailleurs postérieurement régularisée, cette circonstance n'a pu avoir pour effet de changer la nature des actes administratifs intervenus, ni de modifier le caractère des ouvrages exécutés qui doivent être considérés comme des travaux publics;

Considérant, par suite, que l'action en dommages formée par les demandeurs, qui n'allèguent pas qu'aucune voie de fait ait été commise sur leur propriété, ne saurait, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, relever de la juridiction civile et que c'est à tort que le tribunal de Bayonne s'est déclaré compétent pour en connaître... (Arrêté de conflit confirmé.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre criminelle)

(N° 543)

[11 mars 1893]

Voirie. — Chemin public. — Construction sans autorisation. —
(Sieur Blot.)

C'est à bon droit que le juge de simple police refuse de faire application au prévenu de l'article 479, paragraphe 11 du Code pénal, lorsqu'il constate expressément dans son jugement que les travaux exécutés par lui ne peuvent nuire en quoi que ce soit à la viabilité du chemin, et que, d'autre part, les termes mêmes du procès-verbal qui a servi de base à la poursuite excluent toute idée d'usurpation.

La Cour,

. . . .

Attendu, en fait, qu'un procès-verbal régulier et non contredit constate que Blot a construit sans autorisation, le long du chemin vicinal de moyenne communication de la Fère à Guise, entre les bornes kilométriques 16 et 17, un mur en briques servant de margelle à un puits et que, traduit pour ce fait devant le tribunal de simple police de la Fère, il a été condamné à 1 franc d'amende, par application de l'article 471, 15°, du Code pénal, comme ayant contrevenu au règlement préfectoral du 20 août 1872, qui défend de construire, reconstruire ou réparer, sans autorisation préalable, aucun bâtiment, mur ou clôture quelconque, à la limite des chemins vicinaux;

Sur le moyen tiré de la violation des articles 479, 11°, du Code pénal et 5 de l'édit de décembre 1607, en ce que le juge de simple police aurait dû appliquer l'amende de 11 à 15 francs, conformément au premier de ces textes, et ordonner la démolition du mur, conformément au second;

En ce qui concerne l'amende de 11 à 15 francs :

Attendu que l'article 479, 11°, punit de cet amende les personnes qui ont dégradé ou détérioré les chemins publics et celles qui ont usurpé sur leur largeur;

Attendu que, d'après les constatations formelles du jugement, les travaux exécutés par Blot ne peuvent nuire, en quoi que ce soit, à la viabilité du chemin et que, d'autre part, les termes mêmes du procès-verbal qui a servi de base à la poursuite excluent toute idée d'usurpation;

D'où il suit qu'il n'y avait pas lieu, dans l'espèce, à appliquer l'amende de l'article 479, 11°;

En ce qui concerne la démolition du mur :

Attendu qu'elle ne pouvait être ordonnée ni en vertu de l'article 161 du Code d'instruction criminelle, puisque le jugement déclarait que le chemin n'avait pas été dégradé ou détérioré, ni en vertu de l'édit de décembre 1607, qui se réfère seulement au cas d'usurpation et dont l'application, alors même que l'espèce l'eût comportée, n'aurait pas pu être faite compétemment par le juge de simple police;

Par ces motifs, et attendu, en outre, que le jugement attaqué est régulier en la forme, rejette, etc.

(N° 544)

[29 avril 1893]

Lois et règlements. — 1° *Décret du* 2 *juin* 1853. — *Rue dépendant de la petite voirie.* — 2° *Décret du* 26 *mars* 1852. — *Infraction.* — *Compétence de la juridiction correctionnelle.* — (Sieur Jacques-Henri Alanzé).

1° *Le décret du* 2 *juin* 1853 *sur les rues de Bordeaux, rendu en conformité de l'article* 9 *du décret du* 26 *mars* 1852 *applicable aux rues de Paris, est, comme ce dernier décret, général et absolu; il ne distingue pas entre les rues dépendant de la petite voirie et celle dependant de la grande voirie.* — 2° *Le tribunal correctionnel est compétent pour statuer sur l'infraction prévue et punie par l'article* 5 *du décret du* 26 *mars* 1852 *sur les rues de Paris, l'amende pouvant atteindre* 100 *francs.*

La Cour,

Sur le moyen pris de la violation du décret du 2 juin 1853 sur

les rues de Bordeaux, en ce qui a été à tort appliqué à une rue dépendant de la petite voirie, alors qu'il ne pouvait l'être qu'à une rue du domaine de la grande voirie :

Attendu que le décret du 26 mars 1852 sur les rues de Paris autorise, en son article 9, l'application de ses dispositions à toutes les villes qui en feront la demande ; qu'il ne distingue point, dans ces villes, les rues dépendant de la petite ou de la grande voirie, et que, dès lors, ses dispositions sont applicables, sans cette distinction, à toutes les voies urbaines ;

Attendu que le décret du 2 juin 1853 sur les rues de Bordeaux, rendu en conformité de l'article 9 susvisé du décret du 26 mars 1852, dont il ne produit pas l'article 1er, est lui aussi général et absolu en ses termes et qu'il ne distingue pas non plus entre les rues de Bordeaux dépendant de la petite voirie ou de la grande voirie ;

Attendu, en conséquence, que ce dernier décret a été régulièrement appliqué à une maison riveraine d'une rue dépendant de la petite voirie et que ce moyen est mal fondé ;

Sur le moyen tiré de l'illégalité du décret du 2 juin 1853, en ce qu'il n'eût pas dû viser les rues dépendant de la petite voirie ;

Attendu que l'interprétation ci-dessus donnée de l'article 9 du décret du 26 mars 1852 établit la légalité du décret du 2 juin 1853, qui en est l'application, et écarte ce moyen ;

Sur le moyen pris de l'incompétence de la juridiction correctionnelle, en ce que l'infraction réprimée n'était qu'une contravention à un arrêté municipal ;

Attendu que cette infraction est prévue et punie par l'article 5 du décret du 26 mars 1852, et que l'amende peut atteindre 100 francs ;

Attendu qu'aux termes de l'article 1er du Code pénal, l'infraction que les lois punissent de peines correctionnelles est un délit et que cette règle générale s'applique aux matières spéciales quand il n'y a pas été dérogé par une disposition expresse ;

Attendu, en conséquence, que l'infraction poursuivie constitue un délit ; qu'elle est justifiable des tribunaux correctionnels, et que le moyen doit être rejeté ; et attendu que l'arrêt est régulier et que les faits souverainement constatés par la Cour d'appel justifient la peine appliquée, rejette, etc.

TABLES

DES LOIS, DÉCRETS, ETC.

PUBLIÉS EN 1893

PREMIÈRE TABLE

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	LOIS.		
1892			
3 août	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département du Pas-de-Calais, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, du Portel à Boulogne-sur-Mer, à Bonningues et à Tournehem.	97	31
Id.	Loi qui incorpore dans le réseau d'intérêt général le réseau d'intérêt local du département de l'Eure.	101	32
29 déc.	Loi sur les dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics	3	1
1893			
4 janv.	Loi qui déclare d'utilité publique le chemin de fer d'intérêt local, à crémaillère, à construire sur le territoire de la commune de la Turbie (Alpes-Maritimes)	561	227
5 janv.	Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de Maine-et-Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local de la gare d'Angers (Saint-Laud) à l'origine actuelle du chemin de fer d'intérêt local d'Angers à Noyant. . . .	10	2
2 févr.	Loi déclarant d'utilité publique, à titre d'intérêt général, le chemin de fer de Lons-le-Saunier à Saint-Jean-de-Losne et approuvant une convention passée entre l'Etat et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	209	98
20 mars	Loi concédant diverses lignes de chemins de fer à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.	465	203
28 mars	Loi ayant pour objet : 1° l'incorporation dans le réseau d'intérêt général du chemin de fer d'intérêt local de Surgères à Cognac; 2° la déclaration d'utilité publique, à titre d'intérêt général, du chemin de fer de Saint-Jean-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Lois.		
1893	d'Angély à Civray; 3° l'approbation de la convention passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie de chemins de fer départementaux pour la concession de cette ligne et les chemins de fer de Saint-Jean-d'Angély à un point à déterminer sur le chemin de fer de Marans à la ligne de Niort à la Rochelle et de Sain-Jean-d'Angély à Cognac	471	204
4 avril	Loi approuvant une convention passée avec la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la modification du compte d'exploitation partielle.	476	205
8 avril	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, à Lyon, entre la gare des Minimes et la place de Fourvières, d'un embranchement du chemin de fer funiculaire d'intérêt local de Lyon à Saint-Just	477	206
18 mai	Loi concédant à la compagnie de l'Est les lignes de la gare de Troyes à Saint-Julien; raccordement de Saint-Julien; raccordements de Troyes-Preize.	562	228
4 juillet	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Charente et de la Charente-Inférieure, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Rouillac à Matha.	769	346
5 août	Loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique du chemin de fer de Valdonne à la Barque-Fuveau et la concession définitive de cette ligne à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée . . .	881	382
10 août	Loi ayant pour objet d'approuver une convention passée entre l'Etat et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la concession à cette compagnie du chemin de fer d'Oranges au Buis-les-Baronnies, par ou près Malaucène, et de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la section dudit chemin de fer comprise entre Orange et Vaison.	1073	444
12 août	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole.	882	383
Id.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Bettrechies à Hon, avec embranchement sur Bavai.	890	384
	DÉCRETS.		
1892			
15 janv.	Décret portant élargissement de la route départementale n° 14 dans la traversée de Tourcoing (Nord).	17	3
26 janv.	Décret portant substitution de la ville de Saint-Lô (Manche) aux droits de l'Etat pour le règlement des alignements de la route nationale n° 174.	17	4

	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Décret réglant l'interdiction de la pêche dans la Seine au Port-à-l'Anglais	18	5
	Décret autorisant la compagnie de l'Ouest-Algérien d'établir des bâtiments et appareils de chauffage pour les voitures	19	6
	Décret autorisant la compagnie de l'Ouest-Algérien à exécuter des travaux à la gare de Bedeau sur la ligne de Sidi-Bel-Abbès à Ras-el-Mâ	20	7
	Décret autorisant la compagnie des chemins de fer du Sud de la France à installer un pont à bascule à Fayence (ligne de Draguignan à Meyrargues)	20	8
i	Décret portant concession à la comtesse de Chauveau d'un terrain maritime dans la commune de Beuzec-Coaq (Finistère)	21	9
s	Décret déclarant d'utilité publique les travaux de reconstruction du pont d'Aspres (Hautes-Alpes) et de la rectification de la route nationale n° 93 aux abords de cet ouvrage	21	10
	Décret déclarant d'utilité publique le déplacement de la conduite alimentaire d'eau de la gare des Salins-d'Hyères	22	11
il	Décret portant exécution des travaux d'amélioration des passes d'entrée du port de Port-Vendres (Pyrénées-Orientales)	22	12
il	Décret autorisant la réfection des portes d'èbe de l'écluse de retenue au port de Dieppe (Seine-Inférieure)	23	13
il	Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'installation sur l'accotement de la route nationale n° 88 du tramway de Saint-Étienne à Firminy	23	14
ii	Décret réglant les alignements des quais du port du Pouliguen (Loire-Inférieure)	24	15
ii	Décret déclarant d'utilité publique le remaniement de la gare d'Arras (Pas-de-Calais)	24	16
ii	Décret déclarant d'utilité publique la reconstruction du pont du chemin de fer de ceinture qui franchit le canal de l'Ourcq (Seine)	25	17
ai	Décret approuvant les travaux à exécuter sur la ligne de Modzbah à Méchiera (Algérie)	25	18
ai	Décret portant rectification de la route nationale n° 50 entre la route nationale n° 5 et le Moulin-de-la-Chaussée (Seine)	26	19
..	Décret portant élargissement de la route départementale n° 2 de l'Aveyron entre Saint-Saturnin et Campagnac	27	20
iin	Décret déclarant d'utilité publique la reconstruction du pont de Mescla (Alpes-Maritimes)	27	21
uin	Décret autorisant la reconstruction du couronnement de la jetée nord du port d'Alger	28	22
uin	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 42 aux abords du pont de Canteleu sur la Haute-Deule (Nord)	28	23

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1892	*Suite des Décrets.*		
18 juin	Décret déclarant d'utilité publique l'écrêtement de la route nationale n° 172 au droit du haras de Saint-Lô (Manche).	29	24
20 juin	Décret approuvant les modifications aux gares de l'Oued-Rouïna et des Attafs (ligne d'Alger à Oran).	30	25
21 juin	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 67 dans les cinq côtes comprises entre Gray et Bonboillon (Haute-Saône)	563	229
27 juin	Décret portant rectification de la route nationale n° 139 dans la côte de Larochebeaucourt (Charente)	564	230
1er juillet	Décret approuvant le projet d'agrandissement de la gare de Blidah (ligne d'Alger à Oran).	565	231
8 juillet	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une seconde voie entre Nantilly et Montreuil-Bellay (ligne de Poitiers à Saumur).	30	26
13 juillet	Décret déclarant d'utilité publique les modifications à la station de Nesle-Normandeuse (ligne d'Abancourt au Tréport)	31	27
18 juillet	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route départementale n° 15 du Puy à Saint-Agrève (Haute-Loire).	31	28
20 juillet	Décret déclarant d'utilité publique l'acquisition de terrains pour l'équilibre des remblais de la ligne de Cavignac à Bordeaux, communes de Cenon et Lormont.	32	29
23 juillet	Décret autorisant le remplacement, par les ponts fixes métalliques, de vingt-neuf ponts suspendus sur le canal latéral a la Marne	105	33
25 juillet	Décret déclarant d'utilité publique l'assainissement des marais traversés par la ligne de Toulouse à Bayonne, communes de Sames, Guiche et Bardos (Basses-Pyrénées) . .	105	34
27 juillet	Décret déclarant d'utilité publique l'amélioration de la station de Canaples (ligne de Frévent à Ganaches)	33	30
11 août	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 4 dans les côtes de Barbezieux et Blamont (Meurthe-et-Moselle)	33	31
13 août	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 102, entre la Villatte et la Ribeyre (Ardèche et Haute-Loire).	106	35
Id.	Décret autorisant l'achat d'un matériel de dragage de grande puissance, pour le service de la Seine maritime.	107	36
16 août	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 166 dans la côte du Pont-Rimbert (Ille-et-Vilaine et Côtes-du-Nord)	34	32
Id.	Décret portant réserve du poisson dans la Corrèze entre le barrage de la Guerle et le pont du Cardinal (Corrèze)	565	232
18 août	Décret approuvant l'établissement d'une seconde voie à la gare de Ras-el-Mâ (ligne de Sidi-Bel-Abbès à Ras-el-Mâ)	566	233

s.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
t	Décret autorisant la reconstruction des portes amont de l'écluse du bassin à flot de Granville (Manche)..	107	57
t.	Décret approuvant la rectification de la route nationale n° 78, dans les côtes de Billy-Chevannes (Nièvre).	567	234
	Décret approuvant les travaux d'agrandissement de la gare de Saint-Pourçain-sur-Sioule (ligne de Varennes à Marcillat) (Allier)	567	235
t.	Décret déclarant d'utilité publique la déviation de la ligne de Nîmes à Alais, au droit des gares de Trescol et du Gouffre (Gard)	568	236
t.	Décret approuvant la construction de deux aqueducs sur la ligne de la Guerche à Châteaumeillant.	569	237
ct.	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 73, entre la Pierre-de-Saisy et Changey (Saône-et-Loire).	569	238
ct.	Décret approuvant la construction de deux citernes sur la ligne de Méchiéra à Aïn-Sefra.	570	239
ct.	Décret approuvant les installations à la station de Choques (houillères du Pas-de-Calais).	570	240
nov.	Décret approuvant la construction d'une digue de 9.900 mètres de longueur sur les rives de la Saône (Saône-et-Loire).	571	241
nov.	Décret autorisant l'installation de deux lignes téléphoniques à Alger et à Oran	571	242
nov.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway de Rosny-sous-Bois à la Maltournée.	35	33
nov.	Décret approuvant l'établissement de la deuxième voie entre Alger et la Maison-Carrée	572	243
nov.	Décret autorisant l'exhaussement de la digue d'Aigues-Brun.	573	244
nov.	Décret qui approuve la substitution aux concessionnaires primitifs de la Société des chemins de fer de montagne, comme concessionnaire du chemin d'intérêt local, à crémaillère, d'Aix-les-Bains au Revard (Savoie)	573	245
3 nov.	Décret approuvant la rectification de la route départementale n° 1, de Marseille à Nîmes (Bouches-du-Rhône) . . .	574	246
8 déc.	Décret approuvant la rectification de la route nationale n° 47, dans la côte de Thonne-les-Prés (Meuse).	575	247
12 déc.	Décret autorisant l'exploitation, au moyen de la traction mécanique, des lignes de tramways du Louvre à Saint-Cloud, du Louvre à Sèvres et de Sèvres à Versailles . . .	37	34
19 déc.	Décret déclarant d'utilité publique les travaux de rectification des routes nationales n°s 25, 37 et 39, dans la traversée des anciennes fortifications d'Arras (Nord).	899	385
27 déc.	Décret approuvant la substitution à un particulier de la compagnie des chemins de fer de la Drôme comme concessionnaire des lignes de tramways de Tain à Romans et de Montélimar à Dieulefit, et rétrocessionnaire des lignes de Saint-Vallier au Grand-Serre et de Valence à Chabeuil.	38	35

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893	*Suite des Décrets.*		
12 avril	Décret approuvant l'établissement d'un arrêt sur la ligne de Sancoins à Lapeyrouse	973	410
18 avril	Décret portant déclaration d'utilité publique pour un second réseau de tramways dans le département de la Drôme.	491	211
1er mai	Décret approuvant des travaux de remaniement de signaux et aiguilles sur la ligne de Philippeville à Constantine.	974	411
8 mai	Décret qui retire au sieur Saint-Clair l'autorisation de construire une jetée-promenade à Villers-sur-Mer (Calvados)	974	412
10 mai	Décret autorisant la chambre de commerce de Fécamp à établir et à administrer un outillage sur les quais du port de Fécamp	778	352
12 mai	Décret portant approbation de la substitution à la Société *Le Monorail* de la Société du chemin de fer de Feurs à Panissières.	578	252
Id.	Décret autorisant la chambre de commerce de Bône à établir et à administrer un hangar sur les quais du port de Bône	579	253
13 mai	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 86, entre Baix et le ruisseau de Bessel (Ardèche).	974	413
16 mai	Décret concédant définitivement à la compagnie P.-L.-M. un chemin de fer de raccordement entre les lignes Lyon à Marseille et de Lyon à Nîmes au moyen d'un pont sur le Rhône à Avignon	580	254
20 mai	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, d'un tramway à traction mécanique, entre Grenoble et Vizille, par Gières et Uriage	581	255
Id.	Décret approuvant divers travaux à exécuter sur les lignes de l'Ouest-Algérien	1190	300
1er juin	Décret approuvant l'acquisition d'un matériel de dragage destiné au dévasement du port de Rochefort	1191	301
2 juin	Décret déclarant d'utilité publique à titre d'intérêt général et concession définitive du chemin de fer de Coutances à Régneville (Manche).	590	256
5 juin	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 65 dans les rampes des Brosses et de la Maison-Lévêque (Côte-d'Or).	1191	302
Id.	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route départementale n° 9 de Draguignan à Riez (Var). .	1192	303
20 juin	Arrêté de décentralisation pour le contrôle des chemins de fer d'intérêt général.	673	304
29 juin	Décret autorisant les travaux de construction d'un mur de quai au port de Dahouët (Côte-du-Nord), et de curage dudit port	780	354

ATES des isions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893			
juillet	Rapport adressé au Président de la République par le Ministre des travaux publics, suivi d'un décret instituant une commission chargée de préparer un règlement de comptabilité applicable aux compagnies de chemins de fer qui exécutent des travaux de chemins de fer pour le compte de l'Etat.	781	355
juillet	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement de lignes de tramways sur le territoire des communes de Nancy et de Malzéville.	786	356
juillet	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Marne, d'une ligne de tramway entre Cormicy et Verzy par Reims.	900	386
juillet	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Tarn, d'une ligne de tramway entre Graulhet et Laboutarié.	789	357
août	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans les départements de l'Isère et de la Savoie, d'une ligne de tramway entre Pontchara et la Rochette, avec embranchement sur Allevard.	904	387
Id.	Décret déclarant d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer dA'vesnes à Sars-Poteries (Nord).	906	388
août	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un tramway de la place de la République (à Paris) à Romainville	907	389
Id.	Décret déclarant d'utilité publique et concédant à titre définitif à la compagnie de l'Est la section du chemin de fer d'Esbly à Coulommiers comprise entre Esbly et Crécy.	909	390
Id.	Décret reportant le délai pour les expropriations des lignes de tramways de la Drôme	909	391
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Dijon, d'un réseau de tramways à traction mécanique (convention et cahier des charges y annexés).	910	392
4 août	Décret autorisant la substitution à un particulier de la commune du Raincy, comme concessionnaire de la ligne de tramway du Raincy à Montfermeil	914	393
3 août	Décret autorisant l'établissement, dans le département du Nord, d'une ligne de tramways entre Saint-Amand et Hellemmes	1078	445
7 sept.	Décret autorisant les travaux de construction d'une jetée. — Embarcadère à la pointe de la Fenêtre, au port de la Houle-sous-Cancale.	1083	446
5 sept.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, d'une ligne de tramway entre Bordeaux et le village du Vigean.	976	415
8 sept.	Rapport adressé au Président de la République par le Ministre des travaux publics, suivi de deux décrets concernant la réorganisation du comité consultatif des chemins de fer.	978	416

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893	*Suite des Décrets.*		
18 sept.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Seine et de Seine-et-Oise, d'une ligne de tramway entre la porte Maillot, à Neuilly, et Maisons-Laffitte, avec embranchement.	984	467
18 oct.	Décret portant déclaration d'utilité publique pour l'établissement de voies ferrées destinées à desservir les quais du port de Granville	1083	487
16 nov.	Décret déclarant d'utilité publique la construction de quais maritimes à l'extrémité ouest du canal de Tancarville au port du Havre	1193	504
20 nov.	Décret relatif à l'éclairage, pendant la nuit, des bateaux et des obstacles à la navigation	1193	505
1891	ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.		
7 août.	Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Dépôt de fourrages le long de dépendances du chemin de fer. — Distance. — (*Sieur Caillaud.*)	40	38
6 nov.	Cours d'eau. — Canal d'irrigation. — Syndicat du canal de Beaucaire et Société des canaux de Beaucaire à Aigues-Mortes. — Dommages. — Débordement des eaux. — Volume d'eau nécessaire pour la submersion de vignobles, non livré. — Frais d'expertise. — Procédure. — Lois visées : 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807. —(*Administration du canal de Beaucaire contre dame veuve Pallier et autres.*)	41	39
Id.	Dettes de l'Etat. — Responsabilité de l'Etat. — (*Sieur Fourcade.*).	47	40
Id.	Travaux publics. — Ecole normale. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales de 1866. — Procédure. — (*Sieurs Gélis et Pontié contre département de l'Aveyron.*).	48	41
13 nov.	Fournitures (Marché de). — Chemin de fer. — Traverse. — Rétrocession du marché à la compagnie de l'Est à la suite de la cession faite par l'État à ladite compagnie des lignes en construction. — Transport des traverses plus onéreux. — (*Sieur Himmelsbach.*).	49	42
Id.	Travaux publics communaux. — Construction de presbytère. — Décompte. — Offre de concours. — Compétence. Intérêts : absence de réception définitive. — (*Sieur Richard contre commune de Nomécourt.*).	50	43
Id.	Travaux publics. — Construction de maisons d'habitation et annexes du phare de Stiff. — Mise en régie. — Décompte. — Délai des réclamations. — Cahier des clauses et conditions générales de 1866. — (*Sieurs Moulin et Olivier.*).	51	44
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Bastide.*). .	54	45

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	des articles.
1891			
13 nov.	Travaux publics. — Construction d'un chemin vicinal. — Dommages. — Procédure. — Chose jugée. — (*Sieur Cailler contre commune de Brison.*)	56	46
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Syndicat d'assainissement. — Écoulement des eaux. — (*Sieurs Quarré de Verneuil et Rey contre syndicat de Loriol.*)	58	47
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Humidité d'un immeuble notablement aggravée par les travaux. — Indemnité due — Absence de plus-value. — (*Evêque de Tarbes contre consorts Latour de Brie*).	108	58
Id.	Voirie (Grande). — Routes nationales. — Compagnie du gaz autorisée à établir des branchements. — Tranchée non autorisée. — (*Sieur Coquillet.*)	109	59
Id.	Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Plantation d'arbres à moins de 6 mètres de la voie, sans que l'alignement ait été demandé au préfet. — Contravention. — Condamnation à l'abatage desdits arbres et aux frais du procès-verbal. — (*Sieur Phelippon.*).	110	60
14 nov.	Communes. — Taxe de pavage et de trottoirs. — Ville de Paris. — Commune annexée (Grenelle). — (*Sieur et dame Delaperche.*).	111	61
Id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Loi visée : 21 mai 1836. — (*Sieurs Bordenave et Breul.*)	113	62
Id.	Cours d'eau. — Associations syndicales des digues du Rhône, de la Durance et des roubines de Barbentane. — Composition irrégulière du Syndicat. — Illégalité des taxes. — Dépens. — (*Sieur de Barbentane et dame Terray.*)	113	63
20 nov.	Ateliers dangereux, insalubres ou incommodes. — Établissement de 3e classe. — Fabrique d'huile et de savon. — Autorisation. — (*Sieur Aymarie.*)	115	64
Id.	Cours d'eau non navigables. — Usine. — Règlement des eaux. — Droit de police. — Arrêté préfectoral. — (*Sieur Durand.*).	115	65
Id.	Travaux publics. — Route nationale en Algérie. — Décompte. — (*Sieurs Verrier et Legrand.*)	116	66
Id.	Travaux publics. — Digue du Mont-Saint-Michel. — Décompte. — Indemnités. — Résiliation implicite. — Chose jugée. — Cahier des charges du 16 novembre 1866. — (*Sieur Lefebvre.*)	118	67
Id.	Travaux publics communaux. — Architecte municipal chargé de la direction et de la surveillance des travaux. — Responsabilité. — (*Sieur Bellanger contre ville des Sables-d'Olonne.*).	123	68
27 nov.	Algérie. — Cours d'eau. — Syndicat d'irrigation et de colmatage. — Concession de la jouissance des eaux d'une rivière. — Interprétation. — Ministre de l'intérieur. — Incompétence. — (*Syndicat de Guyotville.*)	124	69
Id.	Domaine privé de l'État. — Eaux provenant du drainage		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	des articles.
1892			
30 janv.	Communes. — Rues et places — Associations syndicales. — Taxes. — Réclamation. — (*Sieur Collin.*).	293	122
Id.	Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Endiguements. — Associations syndicales. — Taxes. — Décharge. — (*Sieurs Signobos, Léon, Figon et autres.*)	294	123
5 févr.	Ateliers insalubres (1re classe). — Agrandissement d'une usine à pétrole. — Arrêté préfectoral stipulant des conditions différentes de celles fixées par le décret du 19 mars 1873 pour l'établissement de ces usines.— (*Sieur Augereau contre sieurs Desmarais frères.*	296	124
Id.	Communes. — Maire. — Alignement individuel conforme au plan général d'alignement. — Édifice menaçant ruine. — Péril imminent. — Formalités. — Excès de pouvoir. — (*Sieur Courmont.*).	297	125
Id.	Travaux publics communaux. — Construction d'un groupe scolaire. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Jacquet contre commune de Faverges.*).	299	126
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Dommages. — (*Dame du Sendat et sieur Navail contre sieurs Varigard et Mortier*)	305	127
12 févr.	Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Associations syndicales. — (*Sieur Garène.*).	306	128
Id.	Travaux publics communaux. — Chemins vicinaux ordinaires. — Souscriptions recueillies en vue du classement et acceptées définitivement. — Retrait de l'engagement. — (*Dame veuve de Châteaubriant contre commune de Thouarsais-Bouildroux.*).	307	129
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Occupation temporaire d'une carrière d'argile appartenant à des fabricants de briques et de produits céramiques et nécessaire à leur industrie. — Dommages résultant de l'exploitation d'une autre carrière. — Demande en indemnité. — Intérêts. — Procédure. — (*Compagnie du Midi contre sieur Oustau et Ce.*).	308	130
Id.	Voirie (Grande). — Ports maritimes — Engins d'amarrages défectueux. — Dommages. — Compétence. — (*Compagnie des Corps morts et bouées d'amarrages du port de Bordeaux contre sieurs Mac Donald et Tompson et Ce.*).	310	131
13 févr.	Communes. — Chemins vicinaux. — Loi visée : 21 mai 1836. — [*Sieurs Rivel, Arnal et autres*).	312	132
19 févr.	Travaux publics. — Difficultés relatives à l'application d'un contrat de concession de ligne de chemin de fer. — Compétence. — [*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.* (*Pont tournant de Marseille.*)]. .	316	133
26 févr.	Cours d'eau non navigables. — Taxes de curage. — Arrêté préfectoral ordonnant le curage affiché et publié dans les communes conformément à l'usage local ; régularité :		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1892	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	aucune disposition de loi n'exige la notification d'une mise en demeure individuelle aux propriétaires intéressés. — (*Sieur Sainturat.*)	317	134
26 févr.	Cours d'eau non navigables. — Usine. — Prise d'eau. — Arrêtés prescrivant à des usiniers de présenter une demande de règlement d'eau. — Arrêté ordonnant une enquête. — Mesures d'instruction. — Recours pour excès de pouvoir — (*Sieurs Delubac frères.*)	318	135
Id.	Dettes de l'Etat. — Accident survenu à un ouvrier travaillant pour le compte de l'Etat. — Procédure. — (*Sieur Guinle.*)	319	136
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Clauses du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Reveillac et Bardol.*)	337	138
Id.	Travaux publics — Rectification d'une route nationale. — Occupation temporaire. — Indemnité. — Tierce expertise. — Loi du 22 juillet 1889. — Question transitoire. — Procédure. — Ordonnance de soit communiqué. — Notification. — Délai. — (*Sieur Ollagnier contre sieur Granjon et dame Clerjon.*)	350	139
27 févr.	Communes. — Prestation en nature. — Loi du 21 mai 1836. — (*Sieurs Brochard, Monod et autres.*)	352	140
Id.	Cours d'eau. — Canal d'irrigation de Beaucaire. — Syndicat offrant au public deux catégories d'engagement à des prix différents, les uns à l'arrosage et les autres à la submersion. — Détermination de la nature de l'engagement souscrit par une ville. — Procédure : demande en dommages-intérêts présentée reconventionnellement sur une réclamation relative au payement d'une taxe syndicale — Non-recevabilité — (*Syndicat du canal d'irrigation de Beaucaire contre ville de Beaucaire.*)	354	141
4 mars	Recours pour excès de pouvoir. — Décision d'une commission départementale. — Qualité pour agir. — Absence d'intérêt direct et personnel. — Le requérant n'est pas riverain du chemin faisant l'objet de la décision : non recevabilité — (*Sieur Cler.*)	357	142
Id.	Travaux publics communaux. — Malfaçons. — Article 1792 du Code civil. — Transaction : inexécution. — (*Commune de Ginestas contre sieurs Loire et Payras.*)	357	143
Id.	Travaux publics — Chemins de fer. — Promesse prétendue de remise de rabais : allégation non justifiée. — Demande d'indemnité à raison d'inexécution de travaux : rejet : travaux en dehors du marché. — (*Sieurs Pillot, Depierre et autres.*)	359	144
Id.	Travaux publics. — Déblais de nature prétendue imprévue ; prix nouveau demandé : rejet : ces déblais sont compris dans l'une des catégories figurant au bordereau. — (*Sieur Quiot contre ville de Saint-Girons.*)	360	145

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1892	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
25 mars	Travaux publics. — Chemins de fer. — Date de la réception définitive fixée malgré quelques malfaçons de détail, à l'expiration de l'année qui a suivi la réception provisoire. — Réparation des malfaçons ordonnée. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Marchal et Boulard.*)	394	161
Id.	Travaux publics communaux. — Architecte. — Honoraires. — (*Sieur Neau contre commune de Fomperron.*). . . .	395	162
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Nivellement. — Inobservation par l'administration des indications du plan; allocation d'une indemnité pour le préjudice déjà causé et, pour l'avenir, d'une indemnité annuelle jusqu'à la cessation du dommage. — (*Sieur Harriot contre ville de Paris.*).	396	163
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Construction d'une route nationale. — Immeubles placés en contre-bas de la rampe construite pour raccorder le sol d'une rue à celui de la route. — Indemnité due. — (*Ville de Saint-Chamont contre sieurs Jourdan et Maillon*).	397	164
Id.	Travaux publics. — Dommages. — (*Sieurs de Roquette-Buisson et ville de Toulon contre sieurs Arbaud et autres.*).	399	165
Id.	Voirie (Grande) — Routes nationales. — Pose de fils électriques. — Contravention. — (*Sieur Parent.*)	401	166
26 mars	Communes. — Taxe de pavage. — Ville de Paris. — Commune annexée (Grenelle). — (*Ville de Paris contre sieurs Delaperche et de Margerie.*)	403	167
1er avril	Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Ouverture. — Enquête; formes. — (*Sieurs Piveteau, Berger et autres.*)	404	168
Id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Rôle publié avant le 1er janvier; non recevabilité d'une réclamation formée plus de trois mois après cette date. — (*Sieur Gély.*).	405	169
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Souterrain. — Explosion de grisou. — Force majeure. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Clément père et fils.*).	406	170
2 avril	Voirie (Grande). — Routes nationales. — Alignement. — Travaux confortatifs. — Déchéance d'un recours formé plus de trois mois après la notification de la décision attaquée. — (*Sieur Boutin.*)	408	171
Id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature et subventions spéciales. — Loi visée : 21 mai 1836. — (*Sieur Gales et autres.*).	408	172
8 avril	Communes. — Taxes de pavage; Ville de Paris; anciens usages: terrain en bordure; échange prétendu; renonciation aux usages. — (*Sieur Godeau.*)	409	173

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1892			
8 avril	Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Entretien — Contingents communaux. — Conseil général; délibération; avis préalable du conseil municipal. — (*Ville de Bourges*.)	410	174
Id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Anticipation par l'établissement d'une clôture; condamnation à restituer le terrain usurpé et à rétablir les lieux dans leur état primitif. — (*Sieur Garabis*.).	411	175
Id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature et subventions spéciales — Loi du 21 mai 1836. — [*Sieur Nicolas* (*Société de sucrerie de Bray-sur-Seine*.)]. . . .	412	176
Id.	Travaux publics.— Décompte.— Chemins de fer.— (*Ministre des travaux publics contre sieurs Bodin et Jahan*.) . .	412	177
Id.	Travaux publics communaux — Décompte. — Distribution d'eau. — Cahier des clauses et conditions générales de 1866. — (*Ville de Rennes contre sieur Dubos*.).	418	178
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Revision. — Erreur matérielle. — Faux emploi. — Procédure : chose jugée; arrêté interlocutoire. — (*Sieur Ghislain*.)	422	179
Id.	Voirie (Grande). — Tramways sur une route nationale. — Déviation en terrain neuf. — Décision ministérielle approbative. — Excès de pouvoir. — (*Compagnie du chemin de fer de Bayonne-Anglet-Biarritz*.)	424	180
Id.	Voirie (Grande). — Chemin de fer d'intérêt local. — Département. — Concours. — Projets. — Appel aux compagnies concessionnaires. — (*Département de la Vienne contre sieurs Brulé, Despas et Cᵉ*.).	426	181
Id.	Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Passage à niveau. — Dégradation d'une barrière. — Conseil de préfecture : compétence; contravention; condamnation. — (*Sieur Laurent*.)	427	182
9 avril	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations. — Loi visée : 21 mai 1836. — (*Sieurs Grumet et Castaing*.). .	428	183
29 avril	Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Plans d'alignement; enquêtes; formes. — Conseil municipal; délibération; membres intéressés; demande d'annulation; délai. — (*Sieur Gamblin*.)	428	184
Id.	Travaux publics. — Dommages aux usines. — Chemins de fer. — (*Compagnie de l'Est contre sieur Munaut*.). . .	494	212
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Chemins vicinaux d'intérêt commun. — Roc imprévu. — (*Commune de Saint-Just-en-Chevalet contre sieur Monier*.) . . .	495	213
Id.	Travaux publics communaux. — Théâtre. — Architecte. — Remplacement au cours des travaux. — Honoraires. — Dépassement des devis. — Malfaçons. — Responsabilité. — (*Sieur Hardion contre ville de Tours*.).	496	214
7 mai	Cours d'eau non navigables. — Canal d'arrosage — Curage. — (*Syndicat du canal Sous-le-Béal contre sieurs Cornand et autres*.).	496	215

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1890	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
13 mai	Communes. — Rues et places. — Modification au plan général d'alignement approuvé par ordonnance royale. — Pouvoir du préfet. — Alignements particuliers. — Pouvoir des maires. — (*Sieur Hardy.*)	498	216
Id.	Travaux publics communaux. — Compétence. — Chemin vicinal. — Achèvement malgré l'opposition de la commune. — Caractère de travail public. — Travaux à la charge de la commune — (*Commune de Longpré-les-Corps-Saints contre dame veuve Ducroquet.*).	499	217
Id.	Travaux publics communaux. — Ecole. — Expertise. — Intérêts. — Point de départ. — Retard dans le règlement du décompte. — Demande d'indemnité. — (*Commune de Balleroy contre sieurs Lemarinier et Docquet.*)	500	218
Id.	Travaux publics. — Guerre. — Arrêté. — Revision. — Annulation pour incompétence — Intérêts. — Interruption du cours des intérêts. — (*Héritiers Gras contre Ministre de la guerre.*).	502	219
Id.	Travaux publics communaux. — Travaux d'élévation et de distribution des eaux. – Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Guétonny contre ville de Montluçon.*)	504	220
Id.	Travaux publics. — Communes. — Chemins vicinaux. — Dommage causé à une propriété riveraine. — Construction d'un remblai. — Accès modifié. — Indemnité allouée. — (*Sieur Leroy contre commune d'Acon.*)	505	221
14 mai	Cours d'eau non navigables — Curage. — Taxes. — Curage effectué d'office. — Défaut de récolement des travaux déjà effectués par les riverains. — Compétence : question déjà tranchée par un arrêté antérieur ; nécessité du Curage. — Procédure : recours formé au nom du ministre par le directeur de l'hydraulique agricole ; recours collectif ; notification individuelle de l'arrêté préfectoral ordonnant le curage. — Loi du 14 floréal an XI et décret du 25 mars 1852. — (*Ministre de l'agriculture contre dames Faye de Pontis et Lorsa et autres.*)	506	222
20 mai	Travaux publics. — Chemin de fer de Montluçon à Eygurande. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Boutaud.*) . .	510	223
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Diminution excessive du cube des déblais de terre prévus et augmentation considérable des déblais de roc. — Inexactitude connue et non indiquée à l'entrepreneur : indemnité allouée nonobstant une renonciation au bénéfice de l'article 32 des clauses générales du 16 novembre 1866.— (*Ministre des travaux publics contre sieurs Danchaud et Rolland.*)	512	224
Id.	Travaux publics. — Dommages — Extraction de sable pour le compte de l'Etat par un entrepreneur. — Responsabilité		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	de l'Etat. — (*Ministre de la guerre contre sieurs Langlois et Pichard, Allemandet et autres*)	593	258
1892 20 mai	Travaux publics. — Dommages. — Digue d'Elne servant à contenir les eaux débordées du Tech. — Manœuvre d'une vanne; plus-value. — (*Compagnie du Midi contre sieur Causse (Faillite Chamson).*)	594	259
21 mai	Cours d'eau. — Travaux de défense contre la mer. — Côte de l'Aiguillon. — Compétence : légalité du décret constitutif du syndicat. — Syndicat forcé. — Taxe syndicale. — Dépens. — Procédure : recours collectif. — (*Sieurs Vrignonneau et autres contre syndicat de l'Aiguillon.*).	595	260
27 mai	Travaux publics. — Déviation de chemins vicinaux pour l'établissement d'un chemin de fer. — Pouvoir d'appréciation du Ministre des travaux publics. — Préjudice causé aux communes; pas de recours contentieux. — (*Ministre des travaux publics contre préfet de la Charente-Inférieure, ès qualité.*).	600	261
Id.	Communes. — Rues et places — Grande voirie. — Rue incorporée.— Alignement. — Droit de préemption : maire; préfet. — (*Sieur Compans.*)	602	262
Id.	Travaux publics communaux — Tramway. — Ville; accord avec une compagnie de tramways pour l'entretien de chemin; modification du contrat par le Ministre; excès de pouvoir; recours parallèle. — (*Commune de Neuilly (Seine).*)	603	263
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Dépenses excédent les crédits votés. — Insuffisance des évaluations du devis. — Honoraires d'architecte : vérification des mémoires par experts rendue nécessaire par la faute de l'architecte — (*Sieurs Protat et Pompée contre département de l'Ain.*).	605	264
Id.	Travaux publics communaux. — Ecole. — Architecte. — (*Commune de Mauves.*).	607	265
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Arrêté ordonnant un supplément d'expertise. — Décision ayant un caractère purement préparatoire. — Recours. — Non-recevabilité. — (*Ville de Saint-Omer contre sieurs Singer et Prédhomme-Inglart.*)	608	266
3 juin	Communes. — Permissions de voirie. — Suspension par le préfet; retrait par le maire — Grande voirie : enlèvement de câbles servant à l'éclairage électrique. — (*Sieur Parent.*).	608	267
Id.	Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Elargissement. — Formalités préalables. — Pouvoir de la commission départementale. — (*Dame veuve Cadet.*)	610	268
Id.	Procédure. — Conseil d'Etat. .— (*Sieurs Bonhomme et autres.*)	611	269
Id.	Travaux publics. — Mise en régie. — Faute de l'entrepreneur. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Chamally.*)	612	270

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	des articles.
1892			
3 juin	Voirie (Grande). — Canaux de navigation. — Contravention. — Procédure. — (*Sieur Hardy.*)	632	284
Id.	Voirie (Grande). — Routes nationales — Contravention. — Dépôt de vidanges. — Responsabilité civile; entrepreneur; sous-traitant; ouvriers. — (*Sieurs Taïeb-ben-Marzouk, Huet et Beudon.*)	633	285
17 juin	Communes. — Chemins vicinaux. — Loi du 21 mai 1836. — (*Sieurs Hallot et autres.*)	635	286
24 juin	Communes. — Rues et places. — Alignement individuel. — Refus. — Recours sans objet : le maire a donné l'alignement sollicité. — (*Sieur Gorsse.*)	636	287
Id.	Communes. — Chemins ruraux. — Ouverture. — Commission départementale. — Enquête. — Projet. — Excès de pouvoir. — (*Sieur et dame de Quatrebarbes.*)	636	288
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Maison d'école. — (*Sieurs Verneuil et David.*)	639	289
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Canaux. — Expertise. — (*Héritiers Morin et Dantony.*)	640	290
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Mise en régie. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Dorange, Manière et Dequéker.*)	641	291
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Mairie et maison d'école. — (*Commune de Gailly-sur-Eure contre sieurs Lemeilleur et Leclerc.*)	642	292
Id.	Travaux publics communaux. — Dégradations — Responsabilité des entrepreneurs ; réparations tardives ; faute de la ville. — (*Sieur Escande et Cᵉ contre ville d'Oran.*)	643	293
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Communes. — Chemins vicinaux. — Occupation pour études. — (*Sieur Bouché.*)	644	294
Id.	Travaux publics communaux. — Dommages — Modification aux accès ; exécution des travaux : droit d'option. — Cession de propriété ; intérêt à l'action. — (*Commune de Daignac contre sieur Rabeau.*)	645	295
Id.	Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Compétence. — Travaux en régie. — Ouvrier blessé. — Provision. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Garrigou.*)	677	305
Id.	Voirie (Grande). — Chemins de fer. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Mourault.*)	681	306
Id.	Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Contravention. — Question de propriété. — Sursis. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Vuaillat et Thomasset.*)	682	307
1ᵉʳ juillet	Algérie. — Voirie (Grande). — Cours d'eau non navigables. — Barrages. — Contravention. — Compétence. — (*Sieur Bernollin.*)	683	308

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1892	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
1er juillet	Travaux publics. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — Procédure. — Expertise ordonnée à l'effet de déterminer si le prix du bordereau était un prix moyen applicable à l'ensemble des maçonneries de moellons bruts et de moellons de parement. — Arrêté préparatoire. — Recours non recevable. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Stourm*)	684	309
Id.	Travaux publics. — Ports maritimes. — Dommages aux personnes. — Explosion de la chaudière d'un bateau-vasier. — Chose jugée au criminel. — Procédure. — Expertise. — Nombre des experts. — Récusation. — (*Dame veuve Vaccaro et Ministre des travaux publics contre sieur Garnier et autres.*).	685	310
Id.	Voirie (Grande). — Routes départementales. — Encombrement de la voie publique. — Eboulement. — Mise en demeure. — Contravention. — (*Sieur Blondel.*)	688	311
Id.	Voirie (Grande). — Algérie. — Chemins de fer. — Garantie d'intérêts. — (*Compagnie de l'Ouest-Algérien.*).	689	312
2 juillet	Algérie. — Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Réclamation. — (*Sieur Chaumont*) . . .	692	313
8 juillet	Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Commission départementale. — Caractère de décision. — (*Commune de Labastide-Marnhac.*).	693	314
Id.	Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Décision d'une commission départementale prononçant l'élargissement d'un chemin vicinal ordinaire au moyen de l'occupation de terrains bâtis. — Demande d'annulation pour excès de pouvoir. — Non-lieu à statuer; depuis l'introduction du pourvoi, l'utilité publique des travaux a été déclarée par décret. — (*Sieur Alleman.*)	693	315
Id.	Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Anticipation non établie : l'assiette du chemin n'a jamais été exactement déterminée et la construction a été établie en dehors des anciennes limites du chemin. — (*Dame de Dienne.*).	694	316
Id.	Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Redressement. — Propriété close. — Servitude de reculement. — Travaux confortatifs. — (*Sieur Imbert.*).	694	317
Id.	Dettes de l'Etat. — Déchéance quinquennale. — Interruption. — Retard provenant du fait de l'administration. — Réserves. — Recours. — Décision ministérielle. — Notification. — Recevabilité. — (*Sieur Hugot.*)	695	318
13 juillet	Communes. — Rues et places. — Ruelle. — Ouverture d'une voie nouvelle. — Servitude de reculement. — Plan d'alignement.— (*Dame veuve Bidault et sieur Bidault fils*).	698	319
Id.	Communes. — Rues et places. — Propriété d'un terrain contestée. — Arrêté préfectoral le rangeant dans la voirie urbaine. — Excès de pouvoir. — (*Sieur Cahuzac.*) . . .	699	320

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1892			
8 août	Travaux publics communaux. — Décompte. — Maison d'école et mairie. — (*Sieur Quilici contre commune de Frasseso.*)	808	365
Id.	Travaux publics communaux — Décompte. — Hôtel de ville. — Retard. — Faute de la ville. — Indemnité. — (*Ville de Toulouse contre sieur Laporte.*)	808	366
Id.	Travaux publics communaux. — Collège de jeunes filles.— Agent voyer de la ville pris comme architecte. — Travaux confiés à un tiers. — Indemnité accordée. — (*Sieur Caddau contre ville de Tarbes*).	811	367
Id.	Travaux publics. — Chemin de fer d'intérêt général. — Communes. — Subvention. — Conditions. — (*Commune de l'Isle-Jourdain.*)	812	368
Id.	Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Ouvrier tué. — Action en garantie. — Compétence. — (*Sieur Bardot.*)	813	369
Id.	Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Route nationale. — (*Ministre des travaux publics contre héritiers Barnoin*)	816	370
Id.	Travaux publics. — Rivières canalisées. — Dommages aux usines. — Barrage. — Relèvement du plan d'eau. — Compétence. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Chivot et Cᵉ.*)	817	371
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Route nationale. — (*Ministre des travaux publics contre dame de Balacéano.*)	820	372
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. — (*Compagnie du Midi contre sieur Coll père et fils.*)	822	373
4 nov.	Voirie (Grande). — Routes nationales. — Traverses. — Anticipation prétendue. — Contravention. — Relaxe. — (*Ministre des travaux publics contre dame veuve Gauthier.*)	823	374
11 nov.	Communes.— Chemins vicinaux. — Prestations.— Exemption accordée à un individu atteint de claudication de la jambe droite. — (*Sieur Desbats.*)	827	375
Id.	Travaux publics. — Construction de digues. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Barnier.*)	827	376
Id.	Travaux publics communaux. — Règlement du décompte. — Payement par annuités. — Transactions.— (*Commune d'Ogniolles contre sieurs Fontaine et Folly.*)	829	377
Id.	Travaux publics communaux. — Architecte. — Plans et devis des travaux non remis à l'entrepreneur. — Responsabilité. — (*Sieur Martin et ville du Puy contre sieur Abougit.*)	830	378
Id.	Voirie (Grande). — Rues de Paris. — Tranchée. — Autorisation. — Contravention. — Réparation du dommage. — Compétence. — (*Sieur Balu.*)	831	379
Id.	Travaux publics. — Construction de chemin de fer. —		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1892	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	Offre de concours. — Conditions. — Intérêts. — (*Commune de Lencloître.*)	915	394
11 nov.	Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Garantie d'intérêts. — (*Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (Ligne du Rhône au Mont-Cenis).*)	916	395
12 nov.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations. — Loi du 21 mai 1836. — (*Veuve Pointel et autres.*)	922	396
18 nov.	Travaux publics. — Décompte. — Fers. — Variation des cours. — (*Sieur Lelubez.*)	922	397
Id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi du 21 mai 1836. — (*Sieur Saint-Rémy et autres.*)	924	398
Id.	Cours d'eau non navigables. — Taxes syndicales. — Recours non accompagné d'une expédition de l'arrêté attaqué. — Déchéance. — (*Sieur Chaillan.*).	925	399
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Construction d'un pont. — (*Sieur Ménochet contre commune de la Courbe.*) . .	925	400
Id.	Travaux publics. — Chemin de fer. — Offre de concours à la condition que la gare serait établie à un point avantageux pour la commune. — Emplacement accepté lors de l'enquête et remplissant le but que s'était proposé le conseil municipal. — Subvention due. — (*Commune de Chessy.*)	929	401
Id.	Travaux publics communaux. — Adduction d'eau. — Concours d'un particulier. — Inexécution des conditions souscrites par la commune. — Indemnité. — (*Sieur Gau-Bosc contre ville de Mazamet.*).	987	418
Id.	Voirie (Grande). — Cours d'eau navigables. — Branches d'arbres jetées dans le lit. — Contravention. — Force majeure. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Chevillier.*)	988	419
19 nov.	Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi du 21 mai 1836. — (*Sieur Cornaire et autres.*)	989	420
25 nov.	Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Arrêté de classement. — Interprétation. — Conseil général. — Limites de la voie publique. — Usurpation. — (*Sieur Charles.*).	990	421
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Ports maritimes. — Bassins à flot. — Occupations temporaires. — Plus-value. — Compensation. — (*Société des constructions navales du Havre contre sieur Letellier.*)	991	422
26 nov.	Algérie. — Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Décret du 5 juillet 1854. — (*Sieur Blossier.*)	993	423
Id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Subventions spéciales. — Loi du 21 mai 1836. — (*Sieur Leroy et autres.*).	993	424

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1892			
2 déc.	Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Goupil.*). .	995	425
Id.	Travaux publics départementaux. — Algérie. — Prison départementale. — Architecte. — Responsabilité. — (*Sieur Guiauchain contre département d'Alger.*)	1015	426
Id.	Travaux publics communaux. — Mairie. — Toiture. — Exécution non conforme au devis. — Offre, faite par l'entrepreneur et acceptée par le conseil municipal, de renforcer la toiture et d'en garantir la solidité pendant vingt ans. — Condamnation de la commune à payer le solde du décompte. — (*Ville de Denain contre sieur Vilain-Duhem.*).	1017	427
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Maison d'école — Malfaçons. — Entrepreneur et architecte. — Responsabilité. — (*Commune d'Assignan contre sieurs Rey et Rebersat*).	1017	428
Id.	Travaux publics communaux. — Honoraires d'architecte. Architecte municipal. — Traitement fixe. — (*Sieur Esparseil contre ville de Carcassonne.*).	1018	429
9 déc.	Communes. — Ville de Paris. — Taxe de balayage. — (*Sieur de Caix de Saint-Aymour.*).	1020	430
Id.	Travaux publics communaux. — Reconstruction d'une église. — Décompte ne comprenant que les ouvrages réellement exécutés et régulièrement entrepris. — Régularité. — (*Commune de Livernon contre sieurs Barriat.*)	1020	431
Id.	Travaux publics communaux. — Chemins ruraux non reconnus. — Ouverture. — Marché de gré à gré. — (*Commune de Brantes contre sieurs Bonnot, Estève et autres.*)	1021	432
Id.	Travaux publics. — Canal de Gap. — Dommages. — Responsabilité du maître de l'ouvrage. — Procédure. — (*Canal de Gap contre sieur Sibour.*)	1023	433
Id.	Travaux publics. — Occupation temporaire. — Terrains clos. — Exemption. — (*Sieur Joly.*).	1085	448
Id.	Travaux publics. — Dommages aux propriétés. — Accès des immeubles rendus plus difficiles. — (*Ministre des travaux publics contre demoiselle Bardon, sieur Droit et autres.*).	1086	449
Id.	Voirie (Grande). — Chemin de fer d'intérêt local; département. — Cahier des charges. — Travaux d'agrandissement des gares prescrits après la réception définitive de la ligne. — Dépenses portées au compte de premier établissement. — (*Département des Bouches-du-Rhône contre compagnie des chemins de fer régionaux.*) . . .	1086	450
16 déc.	Expropriation. — Communes — Chemins ruraux. — Délibération de la commission départementale. — Recours pour excès de pouvoir. — Recevabilité. — Jugement passé en force de chose jugée. — (*Sieur Grados.*).	1088	451

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1892	1833. — (*Sieur Trédille contre ville d'Angers et l'État.*)	1117	464
23 déc.	Travaux publics. — Ordres de service aggravant les conditions du marché. — Abandon des chantiers. — Mise en régie : Matériel, payement, cautionnement. — (*Sieur Auray.*)	1121	465
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Grau et Polinelly.*)	1122	466
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Varinot, Huardel et Fischbach*)	1129	467
Id.	Travaux publics. — Projet d'adduction d'eau pour l'alimentation et l'irrigation d'une commune. — Travaux non effectués — Honoraires de l'ingénieur. — (*Commune de Tipaza contre sieur Michellet.*)	1134	468
Id.	Travaux publics. — Architecte. — Entrepreneur. — Responsabilité. — Vice de construction. — Procédure. — Recours incident — (*Sieur Saint-Ginest contre ville de Besançon et sieur Sauvanet.*)	1136	469
Id.	Travaux publics. — Occupation temporaire. — Etang. — Chenal destiné au transport des matériaux — Opposition contre l'arrêté préfectoral. — Absence d'effet suspensif. — (*Sieur et dame de Ravel d'Esclapon contre Compagnie agricole du colmatage de la Crau.*)	1138	470
Id.	Communes. — Chemins vicinaux. - Prestations. — Qualité pour se pourvoir — Mandat non justifié. — Non-recevabilité. — (*Sieur Bourdon, sieur Malaval*)	1140	471
1893			
13 janvier	Travaux publics communaux — Distribution d'eau. — Adjudicataire primitif; sous-traitant accepté par la commune; renvoi; absence de faute; préjudice; expertise ordonnée. — (*Ville de Toulouse contre sieur Lombrail*)	1199	506
Id.	Travaux publics. — Difficultés en matière de concession. — Chemin de fer d'intérêt local — Concurrence. — Concession de tramway parallèle. — Procédure. — Intervention. — (*Ministre des travaux publics contre Compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Bayonne à Biarritz.*).	1200	507
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Martineau et Peyrot.*)	1202	508
20 janvier	Travaux publics. — Décompte. — Port de Toulon. — Travaux de curage. — (*Ministre de la marine contre sieur Simon*)	1208	509
Id.	Travaux publics communaux. — Ville de Marseille. — Prolongement de la durée de l'entreprise par suite de fautes commises par les ingénieurs de la ville dans la direction		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	des articles.
1893	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	des travaux. — Indemnité due à l'entrepreneur. — (*Ville de Marseille contre sieur Pierquin*)	1210	510
20 janvier	Travaux publics. — Occupation temporaire. — (*Sieurs Gravey et Garçon et demoiselle Renouf.*)	1210	511
Id.	Travaux publics — Décompte. — Chemins de fer. — Expertise. — (*Sieur Minal contre syndicat du chemin de fer de Ceinture* (*rive droite*).)	1211	512
Id.	Voirie (Grande). — Rues de Paris. — Prétendue modification d'un plan d'alignement, devant avoir pour résultat de mettre un immeuble en retrait de la voie publique. — Grief non fondé. — (*Sieur Gautier contre ville de Paris*).	1213	513
27 janvier	Mines. — Fonctionnaires. — Contrôleur des mines. — Révocation; effet rétroactif; enquête; motifs; recours. — (*Sieur Laruelle.*)	1213	514
Id.	Procédure. — Conseil d'Etat. — Délai du recours. — Ministre de la marine. — Notification de l'arrêté attaqué faite par le préfet du département et non par le préfet maritime. — (*Ministre de la marine contre sieurs Corre et Rosuel.*).	1216	515
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer de Montluçon à Eygurande. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Perrichont.*)	1217	516
Id.	Travaux publics communaux. — Offres de concours. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre commune de Pont-sur-Yonne.*)	1221	517
3 février	Colonies (Nouvelle-Calédonie). — Communes. — Ville de Nouméa. — Rues et places. — Nivellement. — Travaux publics. — Dommages. — (*Ville de Nouméa contre Malignon.*)	1221	518
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Procédure. — Référé. — Ultra petita. — Jugement au fond malgré l'absence de conclusions. — (*Sieur Guihot contre ville de Nantes.*).	1223	519
Id.	Travaux publics communaux. — Distribution d'eau. — Suspension des travaux. — Mise en régie — Régularité. — (*Sieur Flicoteaux contre commune de Placey.*)	1225	520
Id.	Travaux publics communaux. — Groupe scolaire. — Décompte. — Travaux supplémentaires — (*Commune de Cazères contre sieurs Dupouy et Farbos.*).	1227	521
Id.	Travaux publics communaux. — Mairie et école. — Décompte. — (*Sieur Lantenant-Poulain contre commune de Villebout*).	1228	522
Id.	Travaux publics communaux. — Eglise. — Architecte. — Révocation — Honoraires. — (*Sieur Van Moé contre ville de Dunkerque.*)	1229	523
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux. — (*Sieurs Cravetto et Malassis*)	1230	524
Id.	Travaux publics — Dommages. — Extraction de matériaux. — Carrière en exploitation. — (*Sieur Renier contre commune de Chèvremont.*)	1232	525

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1892 22 juin	I. Chemins de fer. — Tarif spécial. — Frais de chargement et de déchargement. — II. Répétition de l'indû. — Intérêts des sommes à restituer. — III. Action en justice. — Droit de défense. — Dépens. — Frais frustrés. — Défaut de motifs. — (*Sieur Berlon.*)	444	193
29 juin	Travaux publics. — Dommages. — Compétence. — Jugement d'expropriation pour cause d'utilité publique. — Enonciations. — Chose jugée. — (*Sieur Scias.*)	447	194
4 juillet	Chemins de fer — Retard. — Force majeure. — Défaut de motifs. — (*Sieur Dukers*)	449	195
1 juillet	Chemins de fer. — Transports. — Retards. — Force majeure. — (*Sieur Enjolras*)	450	196
1er août.	Expropriation d'utilité publique. — 1° Pourvoi en cassation. — Amende. — Double pourvoi. — 2° Jugement d'expropriation. — Offres. — Notification irrégulière. — Nullité. — Réserves. — 3° Publicité de l'audience. — Juré domicilié hors de l'arrondissement. — Jurés dispensés d'office. — Nullité. — Atteinte au droit de récusation. — (*Sieur Benedetti.*)	739	342
10 août.	Expropriation d'utilité publique. — Chemin vicinal. — Magistrat directeur. — Participation à la décision. — Signature. — (*Veuve Deloyson.*)	743	343
14 nov.	Chemins de fer. — Taxe pour le passage en douane. — Volailles mortes en corbeilles ou en paniers. — (*Sieurs Augier et Carlon.*)	1028	436
15 nov.	Expropriation d'utilité publique. — Propriétaire. — Inscription à la matrice. — Réclamation de qualité. — (*Sieur Carette.*)	1029	437
16 nov.	Compétence administrative. — Travaux publics. — Destruction d'ouvrages autorisés. — (*Sieur Guibert.*)	1031	438
Id.	Chemins de fer. — Perte de la marchandise. — Livraison à un tiers non destinataire. — Prescription. — (*Sieurs Murat père et fils.*)	1144	473
Id.	Chemins de fer. — Retard. — Force majeure. — Absence de base légale. — (*Sieur Clarac.*)	1145	474
22 nov.	Action possessoire. — Servitude. — Prise d'eau. — Mode d'exercice. — Recevabilité de l'action. — (*Sieur Bagard.*)	1147	475
6 déc.	Algérie. — Expropriation pour utilité publique. — Indemnité. — Appel. — Composition du tribunal. — Recevabilité. — (*Sieur El-Adj Ahmed Blidi.*)	1148	476
12 déc.	Expropriation pour utilité publique. — Affaires multiples. — Jonction. — Serment unique. — Indemnité. — Point de départ des intérêts. — Dépens. — Répartition. — (*Sieur Escorne et autres.*)	1149	477
14 déc.	Transport par chemin de fer. — Retard. — Lettre d'avis. — (*Sieur Bonnefoy.*)	1152	478
19 déc.	Expropriation pour utilité publique. — Intervention. - Tardivité. — Connaissance. — Litige sur le fond du droit. — Indemnité éventuelle. — (*Sieur Gaudicher.*)	1153	479

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Circulaires ministérielles.		
1893			
20 mars	Travaux en régie. — Timbre de dimension. — Exemption pour les rôles de journées d'ouvriers et les états de tâche.	455	200
22 mars	Permission de grande voirie sur les cours d'eau ou des parcelles de terrains à la fois soumis au régime de l'autorité militaire et de l'autorité civile — Procédure à suivre. .	456	201
5 avril	Statistique. — Routes nationales. — Entretien. — Nouvelles formules de décomposition des dépenses d'entretien, de projet de budget et de feuille de travail des cantonniers.	313	224
6 avril	Statistique. — Routes nationales. — Recensement de la circulation en 1894. — Choix des postes d'observation. . . .	339	225
4 mai	Extraction de sable. — Nouvelle clause à introduire dans les arrêtés d'autorisation	635	301
5 mai	Clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées. (Arrêté ministériel du 16 février 1892.) — Modification à l'article 16. (Payement des ouvriers.)	656	302
24 juin	Canaux et rivières — Interruption du service des écluses et ouvrages d'art pendant la journée du 14 juillet.	745	344
8 juillet	Statistique. Routes nationales. Décomposition des dépenses d'entretien. Instructions complémentaires.	835	390
15 août	Canalisations sur les voies publiques — Instructions. . . .	1033	439
17 août	Envoi d'un règlement d'administration publique portant organisation du personnel des agents inférieurs des ponts et chaussées.	931	402
1er sept.	Réglementation des conducteurs d'électricité sur la grande voirie nationale. — Envoi d'un projet d'arrêté réglementaire	1043	440
Id.	Réglementation des distributions d'électricité sur la grande voirie départementale. — Instructions	1057	441
Id.	Délégués à la sécurité des ouvriers mineurs. — Opérations électorales.	1058	442

DEUXIÈME TABLE

NALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

A

B

CHEMINS DE FER (*suite*) :
voies, n'est pas susceptible d'être déférée directement au Conseil d'Etat par la voie contentieuse, par le motif qu'elle serait contraire aux conventions passées avec l'Etat. — Il appartient au conseil de préfecture de statuer sur l'interprétation de ces conventions. (*C. d'Ét.*), 275.

— (18) Occupation temporaire d'une carrière d'argile appartenant à des fabricants de briques et de produits céramiques et nécessaire à leur industrie. — Dommages résultant de l'exploitation d'une autre carrière. — Demande en indemnité. — Intérêts. — Procédure. — (*Compagnie du Midi contre sieur Oustau et Cᵉ.*) — Fabricants de briques privés de la jouissance d'une carrière d'argile, par suite de l'occupation temporaire du terrain et obligés de prendre dans une autre carrière l'argile nécessaire à leur industrie. Demande en indemnité à raison de la mauvaise qualité de divers bancs d'argile de la nouvelle carrière, qui aurait entraîné des déchets de fabrication, un grave préjudice commercial et l'augmentation des dépenses de combustible. Rejet : si les réclamants s'étaient rendus exactement compte de l'état de la carrière, ils auraient pu se dispenser d'exploiter les bancs d'argile de mauvaise qualité, par suite, les dommages subis ne sont pas la conséquence nécessaire et directe de l'occupation — et, d'autre part, il n'est pas établi que l'augmentation des dépenses de combustible ait eu pour cause l'emploi de l'argile de la nouvelle carrière. — Intérêts alloués à tort par le conseil de préfecture au taux de 6 p. 100. Réduction au taux de 5 p. 100. — Procédure. — Le conseil de préfecture ayant statué conformément aux conclusions d'une des parties, cette partie n'est pas recevable à réclamer devant le Conseil d'État la réformation sur ce point de l'arrêté attaqué. (*C. d'Et.*), 308.

— (19) Occupation temporaire effectuée en vue des travaux pour lesquels l'autorisation avait été accordée : compétence du conseil de préfecture pour statuer sur l'indemnité due. — (*Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieur Gase*). — Indemnité allouée pour : privation de jouissance des terrains occupés mais non fouillés ; perte de ceps de vignes et d'amandiers ; modification dans l'exploitation et dépréciation de l'ensemble de la propriété. (*C. d'Ét.*), 1244.

— (20) Offre de concours. — Conditions. — Intérêts. — (*Commune de Lencloître*). — Lorsqu'une commune s'est engagée à payer à l'Etat pour la construction d'une ligne de chemin de fer une subvention fixe et le prix des terrains nécessaires à la construction de la voie ferrée sur son territoire, ne peut pas se soustraire à l'exécution de ses engagements par le seul motif que la construction de la ligne ne lui a pas procuré les avantages en vue desquels elle avait stipulé et que le prix des terrains acquis à l'amiable est supérieur à celui qui aurait été payé en cas d'expropriation. — Alors surtout que les dispositions adoptées pour la construction de la voie et de la gare dans cette commune sont les mêmes que celles qui ont été admises pour les stations de la même importance et que le prix des terrains acquis de gré à gré n'est pas exagéré, étant donnée la valeur du sol dans la région. — Intérêts : L'Etat ayant acheté directement les terrains nécessaires à l'établissement de la gare et de la voie, n'est pas fondé à soutenir qu'il a agi en qualité de mandataire de la commune, et qu'il a droit par suite aux intérêts à dater du jour des avances faites par lui. (*C. d'Ét.*, 915.

— (21) Offre de concours à la condition que la gare serait établie à un point avantageux pour la commune ; emplacement accepté lors de l'enquête et remplissant le but que s'était proposé le conseil municipal ; subvention due. — (*Commune de Chessy*). (*C. d'Et.*, 929.

— (22) Offre de construction. — Concours sous la condition de l'établissement d'une gare à proximité de la ville : condition réalisée ; subvention due. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre commune de Saint-Laurent d'Aigouze*). (*C. d'Ét.*), 1242.

— (23) Octroi. — Déchargement de marchandises sans déclaration. — (*Sieurs Lagorce et Heurteau*). — Ne peut donner lieu à cassation l'arrêt qui considère comme une contravention le fait par une compagnie de chemins de fer d'avoir déchargé, avant toute déclaration, sur le quai d'enlèvement d'une gare qui est tête de ligne et qu'aucune

CHEMINS DE FER (*suite*) :
un motif à l'appui de ce chef de la décision, prononce une condamnation pour dommages et frais frustrés. (*C. de Cass.*), 1162.

— (32) Denrées avariées (Transport par chemin de fer de). — Tentative d'escroquerie. — (*Sieur Alfred-Joseph Canelle.*) — Se rend coupable de tentative d'escroquerie l'individu qui fait transporter par voie ferrée des denrées avariées mélangées à d'autres dans le but d'imputer aux mauvaises conditions de transport la dépréciation des marchandises, qui fait en effet constater cette dépréciation à la gare d'arrivée et réclame des dommages-intérêts à la compagnie des chemins de fer en fortifiant ses allégations mensongères par l'intervention d'un mandataire, d'un expert et d'un huissier. (*C. de Cass.*), 649.

— (33) Expédition de marchandises chargées par l'expéditeur. — Chargement défectueux. — Choc en cours de route. — Présomption de faute à la charge de l'expéditeur. —(*Sieur Norbent.*) — Lorsque l'expéditeur d'une marchandise a pris l'obligation du chargement au point de départ, et que ce chargement a été défectueux, l'obligation ainsi contractée crée en faveur du transporteur une présomption qui ne peut céder qu'à la preuve d'une faute rapportée contre ledit transporteur. — Alors même qu'il serait établi qu'un choc s'est produit en cours de route, l'expéditeur aurait encore à prouver que ce choc a causé l'avarie et qu'il s'est produit dans des circonstances impliquant la faute. (*C. de cass.*), 1165.

— (34) Transport par chemin de fer. — Filets de pêche enduits de graisse. — Responsabilité de l'expéditeur. — (*Sieur Dickson et Ce.*) — Les filets de pêche enduits de corps gras et susceptibles de combustion spontanée doivent être déclarés comme marchandises pouvant donner lieu à un incendie en cours de route. — Encore que ces filets aient été confectionnés suivant les règles propres à ce genre de fabrication, ils n'en sont pas moins infectés d'un vice propre, et leur caractère inflammable engage la responsabilité de l'expéditeur. (*C. de cass.*), 1164.

— (35) Livraison tardive. — Préjudice. — (*Sieur Dabo.*) — L'application de l'article 1382 du Code civil étant subordonnée à la double condition qu'une faute ait été commise et que cette faute ait occasionné un préjudice, le jugement qui déclare qu'un préjudice est résulté, pour un expéditeur, de la remise tardive d'un colis par une compagnie de chemins de fer, et que celle-ci, dès lors, est passible de dommages-intérêts envers l'expéditeur, doit établir la relation entre la faute et le préjudice, alors que cette relation est contestée par la compagnie. (*C. de cass.*), 431.

— (36) Perte. — Valeur déclarée. — Quotité des dommages. — (*Sieur Viel et fils.*) — Lorsque la valeur d'une marchandise est déclarée dans la lettre de voiture ou la note d'expédition, la compagnie de chemins de fer ne peut, en cas de perte totale ou partielle de ladite marchandise, être condamnée envers l'expéditeur ou le destinataire au payement, à titre de remboursement, d'une somme supérieure à la valeur déclarée. (*C. de cass.*), 441.

— (37) Perte de la marchandise. — Livraison à un tiers non destinataire. — Prescription. — (*Sieurs Murat père et fils.*) — L'action en indemnité de l'expéditeur d'une marchandise contre une compagnie de chemins de fer est soumise à la prescription prévue par l'article 108 (ancien) du Code de commerce, même au cas où la perte de la marchandise est la conséquence de la remise qui en a été faite par la compagnie à une personne autre que le destinataire, laquelle ne l'a pas représentée. — Les démarches faites par un agent de la compagnie, sur la réclamation des expéditeurs, et l'offre faite à ceux-ci d'une certaine somme remise à la compagnie par celui auquel la marchandise a été indûment livrée, et cela en dehors de toute reconnaissance constatée de la part de la compagnie du droit des expéditeurs à une indemnité, ne constituent pas par elles seules une cause légale d'interruption de la prescription établie par l'article 108 du Code de commerce. (*C. de cass.*), 1144.

— (38) Présomptions. — Déchargement aux frontières. — Extinction de l'action contre le voiturier. — Concours de plusieurs compagnies. — Fixation de l'itinéraire. — Expéditions de marchandises en remboursement. — (*Société meulière de la Ferté-sous-*

Chemins de fer (*suite*) :

— (43) Retard. — Lettre d'avis. — (*Sieur Bonnefoy.*) — Les compagnies de chemins de fer ne sont pas tenues d'adresser des lettres d'avis aux destinataires des marchandises arrivées en gare. Il suffit qu'elles tiennent ces marchandises à la disposition desdits destinataires. (*C. de cass.*), 1152.

— (44) Retard. — Chemins de fer. — Transport. — Jugement. — Défaut de motifs. — (*Sieurs Gaudriault et Bouvet-Ladubey.*) — Est nul pour défaut de motifs le jugement qui condamne une compagnie de chemins de fer à raison du retard dans un transport, sans répondre aux conclusions par lesquelles cette compagnie tendait à établir que le préjudice provenait, non du retard mais d'une autre cause. (*C. de cass.*), 1168.

— (45) Taxe pour le passage en douane. — Volailles mortes en corbeilles ou en paniers. — (*Sieurs Augier et Carlon.*) — La taxe de 1 franc édictée par le tarif spécial G. V. n° 17 de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, pour les marchandises sujettes à une vérification détaillée ou exigeant l'intervention de l'emballeur, est applicable à toutes les espèces de marchandises soumises à la visite en douane, qu'elles soient renfermées dans des caisses ou placées soit dans des paniers, soit dans des corbeilles, et particulièrement aux chargements de volailles ou de gibiers en paniers ou en corbeilles. (*C. de cass.*), 1028.

— (46) Vérification de taxes. — Mandataire. — Détention de récépissés. — Faute. — Dommages-intérêts. — (*Sieur Landelle.*) — Si, aux termes de l'article 1985 du Code civil, le mandat peut être verbal, et s'il peut, en matière commerciale, être prouvé par tous les moyens établis par l'article 109 du Code de commerce, il ne s'ensuit pas que la simple détention d'un récépissé ou d'une lettre de voiture puisse conférer au porteur, alors qu'il n'en est pas le destinataire, le droit de demander une détaxe, et encore moins celui d'en toucher le montant. — Le fait de la détention, pouvant être accidentel ou sans cause légitime, ne saurait avoir par lui-même l'effet de contraindre les compagnies à s'engager ou à se libérer, tant qu'elles n'ont pas la preuve que le détenteur a réellement qualité pour contracter avec elles (*C. de cass.*), 1157.

— (47) Tarifs. — Visite en douane. — (*Sieur Aréna.*) — Quand un tarif alloue à une compagnie de chemins de fer une taxe relative aux frais de la visite qu'auront à subir en douane les marchandises transportées, les tribunaux ne peuvent pas décider d'une manière générale que telle ou telle marchandise n'exige pas la vérification détaillée prévue par ledit tarif. C'est là en effet une question qui ne peut être résolue que par rapport à chaque espèce et aux circonstances qu'elle présente. (*C. de cass.*), 436.

— (48) I. Tarif spécial. — Frais de chargement et de déchargement. — II. Répétition de l'indû. — Intérêts des sommes à restituer. — III. Action en justice. — Droit de défense. — Dépens. — Frais frustrés. — Défauts de motifs. — (*Sieur Berlon.*) — I. Quand le tarif spécial d'une compagnie de chemins de fer détermine la rémunération due à la compagnie pour le chargement ou le déchargement de la marchandise qui lui est confiée, il ne lui appartient pas de percevoir ladite rémunération si l'expéditeur ou le destinataire s'est, avec son autorisation, substitué à elle pour ce chargement ou ce déchargement. — L'autorisation de la compagnie, telle que l'entend le tarif, résulte suffisamment de ce qu'elle a consenti, sans faire aucunes réserves, à transporter les wagons chargés par l'expéditeur dans une gare située sur le réseau d'une autre compagnie. — II. Les intérêts des sommes indûment payées ne sont dus qu'à partir du jour de la demande en répétition, sauf le cas où le créancier les aurait reçues de mauvaise foi. — III. La condamnation de la partie qui succombe à des frais dits *frustrés*, en sus des dépens, est une condamnation à des dommages-intérêts qui doit être spécialement motivée. (*C. de cass.*), 444.

— (49) Tarifs. — Publicité. — Livret Chaix. — (*Sieur Gouarne.*) — Les tarifs des compagnies de chemins de fer, obligatoires quand ils ont été dûment homologués et approuvés par le ministre des travaux publics, doivent être publiés au moyen d'affiches apposées dans les gares et stations ou au moyen de livrets reproduisant la teneur des tarifs approuvés, et qui doivent être tenus à la disposition du pu-

CHEMINS DE FER (*suite*) :

Rejet. Les passages incriminés, touchant au fond même du litige, ne peuvent être considérés ni comme diffamatoires, ni comme étrangers à la cause. — Intervention de tiers qui ne peuvent encourir aucune responsabilité à raison du litige rejetée ; admission de l'intervention d'un tiers intéressé. (*C. d'Et.*), 1200.

— (5) Prolongation avec déplacement de gare. — Conseil général. — (*Sieur Jaulerry et autres et Chemin de fer de Bayonne à Biarritz.*) — Le ministre des travaux publics ne peut pas sans excès de pouvoir autoriser le prolongement d'un chemin de fer d'intérêt local dans l'intérieur d'une ville, avec création de gare nouvelle, sans l'intervention du conseil général qui en fait la concession. — Ces travaux autorisés plusieurs années après la mise en construction de la ligne ne rentrent pas dans la modification de détail, qu'il appartient à l'administration d'ordonner (1re *esp.*). — Procédure. — Intervention admise de la compagnie intéressée (1re *esp.*). — Enquête : recours : l'arrêté par lequel le préfet ordonne une enquête n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'État pour excès de pouvoir. — C'est une simple mesure d'instruction (2e *esp.*). (*C. d'Et.*), 276.

— (6) Subventions allouées par l'État. — Mode de calcul. — Évaluation de la recette brute. — Période de construction. — (*Compagnie du chemin de fer de Fourvière et Ouest-Lyonnais.*) — Les dispositions du décret du 20 mars 1882, concernant le mode de calcul des subventions allouées par l'État aux chemins de fer d'intérêt local, sont applicables à une compagnie, à laquelle une délibération du conseil général a accordé la concession antérieurement audit décret, si le traité passé entre le préfet et la compagnie, en exécution de cette délibération, est postérieur au décret et a été approuvé par une loi qui se réfère expressément à celle du 11 juin 1880 et par suite implicitement au règlement du 20 mars 1882, qui en est le complément. — On doit, pour le calcul des subventions de l'Etat aux chemins de fer d'intérêt local, transformer préalablement en annuités à 4 p. 100 les subventions en capital versées par le département ou les communes, et faire entrer en compte chaque annuité dans l'évaluation de la recette brute. — Les subventions accordées par l'État aux chemins de fer d'intérêt local ne sont pas dues à partir de l'expiration de la période assignée à la construction, mais seulement à dater du moment où la construction de la ligne entière est en fait terminée. (*C. d'Et.*), 365.

— (7) Tramways. — Chemin vicinal de grande communication. — Incompétence du préfet pour prononcer la concession. — Recours pour excès de pouvoir : qualité pour l'exercer ; délai. — (*Sieurs du Boscq, Giresse et autres.*) — L'autorisation d'établir un tramway sur un chemin vicinal de grande communication, pour un temps illimité, ne peut pas être accordée par le préfet. — Recours pour excès de pouvoir fondé sur un intérêt lésé : recevabilité. — Recours : délai : recevabilité : l'arrêté préfectoral attaqué n'a pas été publié et on ne relève à l'encontre des requérants aucun fait de nature à justifier une fin de non-recevoir. (*C. d'Et.*), 151.

— (8) Tramways. — Dépôt d'objets le long de la voie ferrée. — Contravention. — Procès-verbal contenant une erreur dans la désignation du contrevenant. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Chozenot frères.*) — L'erreur commise au procès-verbal, dans la désignation de l'auteur d'une contravention, ne dispense pas le conseil de préfecture de statuer à l'égard du véritable contrevenant, lorsque le procès-verbal a été communiqué à celui-ci, qu'il a reconnu sa culpabilité et a produit un mémoire en défense. — Tramway établi sur le quai d'un port : dépôts de fûts vides le long de la voie ferrée à des distances prohibées par les règlements. Contravention. — Le fait que le dépôt incriminé n'aurait eu lieu que sur la promesse des maîtres arrimeurs du port de dégager en temps utile la voie ferrée n'est pas de nature à faire disparaître la responsabilité des contrevenants (*C. d'Et.*), 263.

— (9) Tramways sur une route nationale. — Déviation en terrain neuf. — Décision ministérielle approbative. — Excès de pouvoir. — (*Compagnie du chemin de fer de Bayonne-Anglet-Biarritz.*) — Lorsqu'un décret a autorisé l'établissement d'un tramway sur une route, le ministre des travaux

COMMUNES (*suite*) :

contrat, bien que les travaux n'aient pas été exécutés par suite de l'insuffisance des ressources de la commune et de l'impossibilité d'arriver à la constitution d'un syndicat d'irrigation. (*C. d'Et.*), 1134.

— (8) Distribution d'eau. — Adjudicataire primitif; sous-traitant accepté par la commune; renvoi; absence de faute; préjudice; expertise ordonnée. — (*Ville de Toulouse contre sieur Lombrail.*) — Lorsque l'adjudicataire de travaux communaux a cédé son marché, ainsi que le cahier des charges lui en réservait la faculté, et que le sous-traitant a été agréé par le maire, conformément au cahier des charges, le maire ne peut pas désormais congédier le sous-traitant comme un simple employé ou agent de l'entreprise primitif. — L'approbation donnée par la commune à la cession a eu pour conséquence de substituer le sous-traitant à l'entrepreneur primitif et de le rendre recevable à invoquer au regard de ladite commune les clauses du marché primitif. — Dès lors, si le maire a congédié le sous-traitant agréé par lui, et si celui-ci n'a commis aucune faute dans l'exécution des obligations définies par son sous-traité qui soit de nature à motiver la résiliation, le sous-traitant évincé est fondé à réclamer une indemnité. Renvoi à l'expertise. (*C. d'Et.*), 1199.

— (9) Distribution d'eau. — Suspension des travaux. — Mise en régie. — Régularité. — (*Sieur Flicoteaux contre commune de Placey.*) — Mise en régie. — Mise en demeure. Notification. Domicile élu. La signification d'actes préalables à la régie est régulièrement faite au domicile élu par l'entrepreneur (I). — Décidé que la mise en régie a été régulièrement prononcée par le préfet, faute par l'entrepreneur d'avoir obtempéré à la mise en demeure qui lui avait été adressée de reprendre les travaux (I). — Le régisseur peut, pour assurer les fournitures de matériaux et l'exécution de la main-d'œuvre, passer un marché de gré à gré avec un autre entrepreneur sans recourir à une nouvelle adjudication (I). — Dépenses de régie. — Les sommes dues aux ingénieurs et au conducteur des ponts et chaussées pour la surveillance des travaux ne doivent pas être comprises parmi les dépenses de régie à la charge de l'entrepreneur primitif (II). — L'entrepreneur primitif n'est pas passible de dommages-intérêts, à raison des faits mêmes qui ont donné lieu à la régie. Il ne peut être condamné qu'au payement des dépenses de régie (III). (*C. d'Et.*), 125.

— (10) Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — Expertise. — Réception définitive, malfaçons. — Cautionnement. — Retard dans les payements. — (*Sieur Petit contre Ville de Provins.*) — Expertise ordonnée à bon droit pour déterminer le montant de tous les travaux exécutés par un entrepreneur, il n'existe d'accord sur le règlement d'aucune partie des travaux. — Travaux considérés comme reçus définitivement, le délai de garantie fixé par le cahier des charges étant expiré et le maire ayant négligé de procéder à la réception définitive, malgré plusieurs mises en demeure et quoique l'état des travaux ne justifiât pas le retard apporté par lui; en conséquence, il ne peut plus être réclamé d'indemnité pour malfaçons. — Restitution du cautionnement due à compter du jour considéré comme celui de la réception définitive des travaux. Droit à partir de cette date aux intérêts à 5 p. 100, sous déduction de ceux qui ont été payés par la caisse des dépôts et consignations. — Retard dans les payements pendant l'exécution des travaux. Refus d'indemnité, par application de l'article 49, paragraphe 1er, du cahier des clauses et conditions générales. (*C. d'Et.*), 154.

— (11) Chemins vicinaux. — Loi visée : 21 mai 1836. — (*Sieurs Bordenave et Breul.*) — Prestations en nature. — Annualité : Contribuable ayant quitté la commune avant le 1er janvier et ayant vendu, avant cette époque, les bœufs et la voiture à raison desquels il a été imposé. Décharge. — Réclamation : Mandat établi devant le Conseil d'Etat. Recevabilité. — Subvention pour dégradations extraordinaires. — Adjudicataire de coupes de bois : Transports effectués pour son compte; subvention due par l'adjudicataire et non par le propriétaire. — Procédure : Notification du dépôt du rapport des experts adressé au contribuable dans une commune où il n'habitait plus depuis plusieurs années. Contribuable non touché par cette notification. Ins-

gularité. Annulation. (*C. d'Et.*), 113.

— (12) Chemins vicinaux. — Clauses et conditions générales du 6 décembre 1870. — (*Sieur Sogno et héritiers Longo.*) — Procédure. — Expertise. Arrêté purement préparatoire. Recours non-recevable. — Carrières — substituées à celles prévues au devis, sur la demande de l'entrepreneur qui a renoncé à son droit à indemnité : rejet. — Sujétions — non établies : rejet. — Art. 36. — La convention par laquelle la veuve d'un entrepreneur, agissant au nom de ses enfants mineurs, renonce d'accord avec le service vicinal à la résiliation de plein droit ouverte à son profit par l'article 36, et consent à continuer l'entreprise, constitue-t-elle un acte qui doit être, à peine de nullité, soumise à l'approbation du conseil de famille, et à l'homologation du tribunal? (Art. 450 et 467 du Code civil) — Non résolu. — La veuve ayant stipulé en son nom personnel, solidairement avec sa fille aînée majeure, dûment autorisée de son mari, n'est pas recevable à demander la nullité de la convention au regard du maître de l'ouvrage, sauf aux enfants mineurs à critiquer l'administration de leur tutrice par la voie de droit (IV). (*C. d'Et.*), 264.

— (13) Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — (*Sieur Vieujot.*) — Évaluation de la subvention spéciale due pour les dégradations causées à un chemin vicinal ordinaire, à raison de transports de pavés effectués par un entrepreneur de travaux publics. — Procédure. Expertise. Récusation. — Non-recevabilité d'une demande de récusation d'expert, non soumise au conseil de préfecture dans les huit jours de l'arrêté du conseil de préfecture portant nomination dudit expert. (*C. d'Et.*), 272.

— (14) Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi du 21 mai 1836. — (*Sieurs Breuil, Opoix et Houillères de Béthune.*) — Viabilité. — Le chemin a été porté sans réclamation sur le tableau des chemins entretenus à l'état de viabilité (*Breuil*, 1re *esp.*). — Exploitant de houillères. — Les exploitants de mine, ne devant de subvention spéciale que pour les chemins vicinaux dégradés par leur exploitation, ne sont pas responsables des dégradations causées par les charrois de charbon, effectués par les marchands qui ont pris livraison de la houille à des gares situées en dehors du périmètre de la mine, et l'ont transportée à leur magasin (*Houillères de Béthune*, 2e *esp.*). — Débiteur de la subvention : lorsque les transports de bois provenant d'une coupe ont été effectués par les voituriers pour le compte d'un entrepreneur de la coupe, celui-ci n'est pas recevable à demander que la subvention soit mise à la charge des voituriers (*Breuil*, 1re *esp.*). — Dégradation n'ayant pas le caractère extraordinaire, eu égard à la faible subvention réclamée. Décharge (*Opoix*, 3e *esp.*). — Évaluation des dégradations en tenant compte du nombre des transports, du poids et de la nature des chargements, des distances parcourues et de la saison pendant laquelle les transports ont été effectués (*Breuil*, 1re *esp.*; — *Opoix*, 3e *esp.*). — Réclamations. — Qualité pour réclamer. — Le préfet a seul qualité, sans autorisation des conseils municipaux des communes intéressées, pour réclamer les subventions en faveur des chemins de grande communication (*Breuil*, 1re *esp.* — *Opoix*, 3e *esp.*).— Expertise déclarée suffisante quoique tardive : le retard provenait de la faute de l'industriel, qui n'a pas nommé d'expert; au surplus, les experts ont à leur disposition tous les documents nécessaires (*Breuil*, 1re *esp.* — *Opoix*, 3e *esp.*). — Conseil d'Etat. — Recours collectif formé par trois industriels contre l'unique arrêté statuant sur la réclamation du préfet; recevabilité seulement en ce qui concerne le premier dénommé dans la requête : ces industriels ont des intérêts distincts (*Opoix*, 3e *esp.*). (*C. d'Et.*), 280.

— (15) Chemins vicinaux ordinaires. — Souscriptions recueillies en vue du classement et acceptées définitivement. — Retrait de l'engagement. — (*Dame veuve de Châteaubriant contre commune de Thouarsais-Bouildroux.*) — Lorsqu'une personne s'est inscrite sans condition pour une certaine somme sur la liste des souscriptions recueillies en vue du classement d'un chemin vicinal et que son engagement a été accepté par le conseil municipal dont la délibération visée par le préfet a été transmise à la commission départementale, ce souscripteur ne peut pas retirer son offre de concours, alors surtout que le chemin dont s'agit a été classé par la commission départementale. (*C. d'Et.*), 307.

COMMUNES (*suite*) : ressée qui n'a pas cru devoir demander au préfet en conseil de préfecture dans la quinzaine de l'affichage l'annulation d'une délibération du conseil municipal, donnant son avis sur le plan d'alignement d'un chemin vicinal, à raison de la participation de membres intéressés, n'est pas recevable même après le délai expiré, à relever cette irrégularité, à l'appui d'un recours pour excès de pouvoir dirigé contre la délibération de la commission départementale qui a approuvé ledit plan d'alignement. (*C. d'Et.*), 428.

— (28) Chemin vicinal. — Compétence; achevement malgré l'opposition de la commune ; caractère de travail public; travaux à la charge de la commune. — (*Commune de Longpré-les-Corps-Saints contre dame veuve Ducroquet.*) — Il appartient au conseil de préfecture de statuer sur une demande en payement des travaux de construction d'un chemin vicinal, quand bien même la commune prétendrait que ces travaux ont été exécutés malgré elle. — L'inobservation des formalités légales ne fait pas disparaître le caractère de travail public. — décidé qu'il y avait lieu de faire payer à la commune le montant des travaux exécutés pour l'achèvement d'un chemin vicinal, alors même que le marché passé avec un entrepreneur avait été résilié par la commune sans l'approbation, il est vrai, de l'administration préfectorale, et que la municipalité s'était opposée a l'exécution desdits travaux. L'ouvrage a été utile à la commune. (*C. d'Et.*), 499.

— (29) Chemins vicinaux ordinaires. — Elargissement. — Formalités préalables. — Pouvoir de la commission départementale. — (*Dame veuve Cadet.*) — La décision d'une commission départementale, fixant la largeur d'un chemin vicinal ordinaire est-elle régulière, alors qu'elle se borne à constater l'accomplissement des formalités légales sans les énumérer? — Rés. aff. implic. — La décision d'une commission départementale qui se borne à élargir un chemin vicinal ordinaire sans en modifier l'axe et la direction incorpore à ce chemin *ipso facto* le sol des terrains non bâtis compris dans les nouvelles limites, alors même qu'ils seraient entourés de haies vives. — Les prescriptions de l'article 13 de la loi du 20 août 1881 sur les chemins ruraux sont inapplicables. (*C. d'Et.*). 610.

— (30) Chemins vicinaux. — Loi du 21 mai 1836. — (*Sieur Hallot et autres.*) — Prestations : Déchéance d'une réclamation formée plus de trois mois après le 1er janvier, alors que les rôles avaient été publiés avant cette époque (*Hallot*, 1re *esp.*). — Délai. Faux emploi : Lorsqu'un contribuable se borne à soutenir qu'il y a faux emploi pour un élément de sa cote, le délai pour réclamer court-il du jour de la publication du rôle ou du jour de la connaissance acquise de l'imposition? — Rés. dans le premier sens (*Hallot*, 1re *esp.*). — Subventions spéciales pour dégradations extraordinaires : Fixation de la subvention en tenant compte des distances parcourues, du nombre des voitures, du poids et de la nature des chargements, des saisons et du droit de l'industriel de se servir du chemin dans les conditions ordinaires de sa destination (*Sergeant*, 2e *esp.*; — *Manceau-Carlier*, 3e *esp.*). — Dégradations n'ayant pas un caractère extraordinaire eu égard à la faible différence entre les dépenses occasionnées par l'usage normal des chemins et celles nécessitées par les transports de l'industriel (*Préfet du Pas-de-Calais*, 4e *esp.*). — Meunier au petit sac : le transport de grains et farines effectué par des cultivateurs amenant leur blé au moulin pour qu'il y soit moulu, ne doit pas entrer en compte pour l'évaluation de la subvention due par le meunier (*Manceau-Carlier*, 3e *esp.*). — Sucrerie : Transport par vendeurs du lieu de production à des gares de chemins de fer ou à des ports : Un fabricant de sucre de betteraves peut être soumis a des subventions spéciales à raison des transports effectués par des cultivateurs conduisant des betteraves soit à des ports, soit à des gares où les agents du fabricant les font charger sur wagons ou bateaux pour être portés jusqu'à l'établissement industriel. — Ces transports doivent être considérés comme faisant partie de l'exploitation industrielle (*Préfet du Pas-de-Calais*, 4e *esp.*). — Expertise : Nomination d'office d'un expert, faute par la partie régulièrement mise en demeure, de l'avoir désigné elle-même. Régularité : l'expertise est contradictoire (*Sergeant*, 2e *esp.*; — *Manceau-Carlier*, 3e *esp.*). — Dépens : Pas de dépens en cette matière (*Sergeant*, 2e *esp.*; — *Manceau-*

COMMUNES (*suite*) : taxes assimilées. (*Rahier*, 1re *esp.*). (*C. d'Et.*), 725.

— (38) Chemins vicinaux ordinaires. — Alignement individuel. — Maire. — Permission de bâtir. — Conditions étrangères à la voirie. — Recours pour excès de pouvoir. — (*Sieur de Molembaix.*) — L'arrêté par lequel le maire accorde un alignement individuel à un riverain, mais en subordonnant la permission qu'il délivre à des conditions destinées à sauvegarder les intérêts financiers de la commune, est entaché d'excès de pouvoir. (*C. d'Et.*), 795.

— (39) Chemins vicinaux. — Prestations. — Exemption accordée à un individu atteint de claudication de la jambe droite. — (*Sieur Desbats.*) (*C. d'Et.*), 827.

— (40) Chemins vicinaux. — Prestations. — Loi du 21 mai 1836. — (*Veuve Pointel et autres.*) — Éléments imposables. — Femme imposée à raison de son fils, âgé de dix-huit ans, valide et habitant avec elle : régularité (*Dame veuve Pointel*, 1re *esp.*). — Chevaux possédés au 1er janvier. Imposition due (*Gros*, 2e *esp.*). — Réclamations. — Délai. — Rôle publié avant le 1er janvier; réclamation formée plus de trois mois après cette date : non-recevabilité (*Lefebvre*, 3e *esp*). — Conseil d'État. — Recours collectif contre deux arrêtés ayant fait l'objet de notifications distinctes : recevabilité en ce qui concerne seulement la première contribution dénommée dans la requête (*Gros*, 2e *esp.*). (*C. d'Et.*), 922.

— (41) Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi du 21 mai 1836. (*Sieur Saint-Rémy et autres.*) — Dégradations n'ayant pas le caractère extraordinaire eu égard au faible accroissement des dépenses normales (37 francs). Décharge (*Saint-Rémy*). — Evaluation des dégradations, en tenant compte des distances parcourues, de la saison, du nombre et du poids des chargements : régularité (*Saint-Rémy*). — Réclamations. — Recours formé plus de deux mois après la notification de l'arrêté attaqué : déchéance (*Visseaux*). (*C. d'Et.*), 924.

— (42) Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi du 21 mai 1836. — (*Sieur Cornaire et autres.*) — Dégradations n'ayant pas un caractère extraordinaire (53 francs) réclamés pour une longueur de chemin de 4.000 mètres (*Cornaire*, 1re *esp.*). — Visite établie au commencement de l'année. Dégradations extraordinaires causés par des transports de bois : subvention due (*Coquet*, 2e *esp.*). (*C. d'Et.*), 989.

— (43) Chemins vicinaux de grande communication. — Arrêté de classement. — Interprétation. — Conseil général. — Limites de la voie publique. — Usurpation. — (*Sieur Cha[illegible]*.) — Il appartient au conseil général, et non à la commission départementale, d'interpréter le sens de l'arrêté de classement d'un chemin vicinal de grande communication pris par le préfet antérieurement à la loi du 10 août 1871. — Alors même qu'une parcelle de terrain n'aurait pas été abandonnée gratuitement par son propriétaire lors du classement d'un chemin vicinal, elle en fait partie intégrante si elle est comprise dans les limites fixées par l'arrêté de classement, et le propriétaire qui en prend possession commet une usurpation. (*C. d'Et.*), 990.

— (44) Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Subventions spéciales : loi du 21 mai 1836. — (*Sieur Lero[illegible] et autres.*) — Réclamation. — Déchéance — d'une réclamation formée plus de trois mois après le 1er janvier, alors que les rôles avaient été publiés avant cette époque ; — d'un recours formé plus de deux mois après la notification de l'arrêté attaqué. — Délai. — Faux emploi. — Recevabilité d'une réclamation formée moins de trois mois après la connaissance acquise de l'imposition indûment imposée, résultant du payement de la dite contribution. — Recours collectif formé par une seule requête contre deux arrêtés relatifs à la même taxe, dans deux communes différentes, arrêtés ayant fait l'objet d'une notification distincte : recevabilité, seulement en ce qui concerne la contribution imposée dans la commune première dénommée dans la requête. — Exemption. — Loi du 17 juillet 1889. — Le père d'une famille de sept enfants vivants, légitimes ou reconnus, qui n'a pas été inscrit à raison de ce fait au rôle de la contribution personnelle-mobilière, et qui dans l'espèce n'est inscrit au rôle d'aucune autre contribution directe, est

COMMUNES (*suite*) :
neurs et la commune à raison de la négligence et du retard de celle-ci à avertir les entrepreneurs de l'existence et de l'aggravation des désordres survenus dans les constructions. (*C. d'Et.*), 643.

— (52) Maison d'école. — Infiltrations d'eau. — Responsabilité de l'architecte. — (*Sieur Bilhard contre commune de Galier.*) — Un architecte n'est pas responsable des infiltrations d'eau qui se sont produites à travers un mur par lui reconstruit, alors qu'elles sont dues uniquement à la situation des lieux. (*C. d'Et.*), 148

— (53) Eglise. — Offre de concours. — (*Sieur Lavignolle contre fabrique de Notre-Dame-d'Oloron-Sainte-Marie.*) — Une offre de concours faite en vue d'un travail public doit être considérée comme acceptée par cela seul qu'elle est comprise dans une liste sur le vu de laquelle l'adjudication des travaux a été prononcée. — Cette offre de concours ne devient pas caduque par suite du décès du promettant avant l'adjudication du travail. — La subvention promise sous la condition que la fabrique serait autorisée à entreprendre et à diriger la construction de l'église projetée, est due, si en fait les travaux ont été mis en adjudication par la fabrique et surveillés par elle, et alors même que l'édifice deviendrait la propriété de la commune. — Annuités. — Intérêts. — Travaux suspendus. — Lorsqu'une subvention a été stipulée payable par annuités au cours des travaux, les annuités non échues lors de la suspension des travaux ne seront dues qu'après qu'ils ont été repris et dans les conditions de délais originairement prévues, dès lors les intérêts ne sont alloués que pour les annuités échues lors de leur demande. (*C. d'Et.*), 267.

— (54) Fabriques. — Qualité pour accepter un décompte. — (*Fabrique de Sainte-Madeleine de Troyes contre sieur Pauly-Parisot et sieur Grados.*) — Travaux de restauration d'une église exécutés en partie par la commune et en partie par la fabrique. La fabrique est recevable à contester le montant d'un décompte, qui n'a pas été accepté par ses représentants légaux, quoique le curé, agissant comme garant solidaire de la fabrique, ait approuvé ce décompte. — Difficultés sur le point de savoir si certains travaux rentrent dans les travaux à la charge de la fabrique ou au contraire dans la catégorie de ceux qui doivent être supportés par la commune. Vérification ordonnée. — Un entrepreneur a droit au payement des travaux exécutés sur l'ordre de l'architecte, encore bien qu'il n'ait passé aucun marché avec le maître de l'ouvrage. (*C. d'Et.*), 137.

— (55) Fontaines publiques. — Dépenses supplémentaires. — (*Dame veuve Saint-Ginest et sieur Dampenon contre Ville de Besançon.*) — Architecte; entrepreneur; pas de responsabilité : l'augmentation de dépenses ne provient pas d'insuffisance dans les plans et devis, mais de modifications apportées en cours de travaux pour mieux répondre aux vues de la ville; d'autre part le retard dans l'exécution est dû au refus par la ville de payer les travaux supplémentaires : frais d'achèvement des sculptures mis à la charge de la ville (*C. d'Et.*). 619.

— (56) Malfaçons. — Article 1792 du Code civil. — Transaction : inexécution. — *Commune de Ginestas contre sieurs Loire et Payras.*) — L'article 1792 du Code civil ne peut être appliqué au cas où il se produit des dégradations ne compromettant pas la solidité des constructions. — Entrepreneurs n'ayant pas exécuté certains travaux mis à leur compte par une transaction : prix de ces travaux déduit du décompte. (*C. d'Et.*), 357.

— (57) Mise en régie. — Référence au cahier des conditions générales du 16 novembre 1866, article 35. — (*Commune d'Aïn-Tagrout contre sieur Rigal.*) — En matière de travaux publics communaux, la régie doit être prononcée par le préfet ou par le maire avec l'approbation du préfet. — Mise en régie prononcée avec raison pour inexécution, par l'entrepreneur, du forage des puits, faisant l'objet du marché, à la profondeur prévue, sans justification d'empêchement pour cause de force majeure; non-lieu à l'établissement du décompte avant que les travaux soient achevés; conséquence de la régie à la charge de l'entrepreneur. (*C. d'Et.*), 617.

— (58) Offres de concours. — (*Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-*

Communes (*suite*) :
meuble et à être considérée comme premier pavage. (*C. d'Et.*), 111.

— (77) Taxe de pavage. — Ville de Paris. — Commune annexée (Grenelle.) — (*Ville de Paris contre sieurs Delaperche et de Margerie.*) — L'annexion de la commune de Grenelle à la ville de Paris a eu pour effet de rendre applicables à son territoire les anciens usages existant à Paris en ce qui concerne le pavage. — En conséquence, mise à la charge des riverains des frais de premier pavage d'une rue. — Décidé, dans l'espèce, que la délibération du conseil municipal ouvrant des crédits pour la mise en état de viabilité ne contenait pas de renonciation, en faveur des requérants, au droit de réclamer les dépenses de premier pavage. (*C. d'Et.*), 403.

— (78) Taxes de pavage ; ville de Paris ; anciens usages ; terrain en bordure ; échange prétendu ; renonciation aux usages. — (*Sieur Godeau.*) — Lorsqu'une voie publique est ouverte sur des terrains qui ont fait l'objet d'un contrat d'échange entre la ville et le riverain, et que ce contrat ne contient, de la part de la ville, aucune renonciation au droit de percevoir les taxes de viabilité, conformément aux anciens usages, le conseil de préfecture peut *de plano* condamner le riverain au payement du pavage, sans renvoi préjudiciel aux tribunaux judiciaires de l'interprétation du contrat intervenu. — Montant de la taxe : Le décret du 23 mai 1863 n'est pas applicable à une voie qui ne s'y trouve pas dénommée. (*C. d'Et.*), 409.

— (79) Ville de Marseille. — Prolongement de la durée de l'entreprise par suite de fautes commises par les ingénieurs de la ville dans la direction des travaux. — Indemnité due à l'entrepreneur. — (*Ville de Marseille contre sieur Pierquin*) (*C. d'Et.*), 1210.

— 80 (Voies publiques coupées ou déviées par l'exécution d'un chemin de fer : voie nouvelle remise au maire sans l'assentiment du conseil municipal. — Entretien. — Dépense non obligatoire pour la commune. — Compétence. — (*Commune de Salces contre Compagnie du Midi.*) — Le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une demande en remboursement des dépenses d'entretien d'un chemin construit par une compagnie de chemin de fer et remis par elle au maire de la commune. Cette action se rattache à l'exécution de travaux publics. — Lorsqu'un chemin a été créé par l'ouverture de la voie ferrée, mais pour faciliter l'accès de sa gare, l'entretien de cette voie nouvelle n'incombe pas à la commune par suite de la remise approuvée par le préfet que la compagnie en a faite au maire mais sans le consentement du conseil municipal. — Ce consentement est nécessaire pour faire entrer la voie dans le domaine public communal. (*C. d'Et.*), 1089.

— V. Chemins vicinaux. — Dommages.

COMPANS, 602.

Compétence administrative. — Travaux publics. — Destruction d'ouvrages autorisés. — (*Sieur Guibert.*) — A défaut de production devant la Cour de cassation de l'acte administratif à l'interprétation duquel l'arrêté attaqué se serait livré, la Cour de cassation se trouve dans l'impossibilité d'apprécier si la cour d'appel a fait une interprétation ou une simple application de cet acte ; dès lors le moyen n'est pas justifié. — Les tribunaux judiciaires sont incompétents pour ordonner la suppression ou la modification de travaux publics ordonnés ou approuvés par l'autorité administrative. — La condamnation, prononcée contre une commune, de restituer un terrain indûment occupé pour l'exécution de travaux publics emporte comme conséquence nécessaire la destruction ou la modification d'ouvrages faits dans un intérêt public, et viole le principe de la séparation des pouvoirs et la loi du 28 pluviôse an VIII. (*C. de cass.*), 1031.

Concession de terrains. — Retards industriels dans la livraison de certaines parties de terrains. — Responsabilité. — (*Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille.*) — L'État est responsable du préjudice causé par les retards apportés à la livraison de parcelles de terrains par lui ajoutées à une concession primitive, alors que ces retards ne sont justifiés ni par l'insuffisance des crédits dont pouvait disposer l'administration, ni par les exigences des travaux que comportait la constitution desdites parcelles. — Le décret de concession portant qu'une certaine parcelle devait être remise dans un délai maximum de trois ans,

COURS D'EAU (*suite*) : clamations contre des taxes assimilées doivent être formées, instruites et jugées comme en matière de contributions directes et la procédure spéciale à laquelle elles sont soumises, ne comporte l'examen d'aucune demande étrangère à l'objet même de la réclamation. (*C. d'Et.*), 354.

— (6) Coupe d'arbres sur des terrains situés au bord du Rhône. — Vérification ordonnée sur le point de savoir si ces terrains font partie du lit du fleuve. — (*Sieur Pérouse.*) (*C. d'Et.*), 1253.

— (7) Construction de digues. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866 — (*Sieur Barnier.*) — Art. 32. — Le devis des travaux ayant laissé à l'administration toute latitude pour modifier le tracé et le profil des divers ouvrages, aucune indemnité n'est due à l'entrepreneur à raison de la diminution de plus d'un tiers dans l'importance de divers ouvrages, qui a été causée par les changements ordonnés (III). — Décidé que les tenons et épis noyés, ordonnés en cours d'exécution, pour renforcer les digues longitudinales du projet primitif, et formés de cordons d'enrochements de même nature que ceux prévus, se rapportaient à l'exécution du marché, et que dès lors l'entrepreneur n'était pas fondé à les retrancher du décompte définitif pour calculer la réduction opérée sur l'ensemble des travaux (I). — Décidé que la somme totale des suppressions des enrochements effectuées, n'atteignant pas le quart du cube porté au détail estimatif, toute compensation faite entre les augmentations et les diminutions desdits enrochements, il n'était dû aucune indemnité (I). — Perte de bénéfices. — Dragages confiés à un autre entrepreneur; non-lieu à l'allocation d'une indemnité : ces travaux n'étant pas prévus au projet (II). — Réclamations : délai. — Non-recevabilité d'une demande en indemnité non formée dans le délai prévu au devis (II). — Décompte accepté sans réserve; non-recevabilité d'une demande en revision de prix (I). (*C. d'Et.*), 827.

— (8) 1° Curage d'une rivière. — Arrêté préfectoral. — 2° Rejet des vases hors du lit de la rivière. — (*Sieur Guignes.*) — Si la loi du 14 floréal an XI et le décret du 11 septembre 1857 sur le curage de l'Iton réservent les obligations résultant des usages locaux, le préfet de l'Eure peut néanmoins, aux termes du décret du 13 avril 1861, tableau D, n° 6, prescrire le curage de cette rivière, non navigable ni flottable, en se conformant à ces usages. — 2° Lorsque l'arrêté préfectoral prescrivant le curage dispose, sans déterminer de distance, que les vases devront être projetées assez loin des bords pour ne pas retomber dans le lit de la rivière, le jugement qui constate que les vases n'ont pas été placées assez loin pour ne point couler à nouveau dans le chenal curé est souverain et échappe au contrôle de la Cour de cassation. (*C. de Cass.*), 1176.

— (9) Dépôt de sable par l'amodiataire des francs-bords. — Travaux de navigation. — Contravention. — (*Sieur Pochet.*) — Le fait d'effectuer un dépôt de sable sur les francs-bords d'un canal de navigation, sans l'autorisation de l'administration, constitue une contravention de grande voirie alors même que l'auteur de ce fait est l'amodiataire des francs-bords. (*C. d'Et.*), 723.

— (10) Contravention. — Branches d'arbres jetées dans le lit. — Force majeure. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Cherillier.*) — Le fait de laisser tomber, en effectuant une coupe d'arbres, des branches dans le lit d'un cours d'eau navigable, constitue une contravention de grande voirie, alors même que, à raison de la situation des arbres, la chute des branches dans le cours d'eau aurait le caractère d'un cas de force majeure. (*C. d'Et.*), 988.

— (11) Endiguement. — Associations syndicales. — Taxes. — [illegible] — (*Sieurs Signobos, Léon, [illegible] et autres.*) — Une association syndicale pour la défense contre les inondations, constituée par ordonnance royale, n'a pas pu modifier la répartition des taxes syndicales sans que cette mesure ait été autorisée par l'administration et sans qu'une délibération spéciale ait été prise par la commission spéciale prévue par l'ordonnance du syndicat. — Réclamation. — Requête collective formée par plusieurs membres du syndicat, ayant des intérêts distincts, contre un arrêté rendu en matière de taxes syndicales : recevabilité en ce qui concerne seulement le premier de-

nommé dans la requête. (*C. d'Et.*), 294.

2° Non navigables ni flottables.

— (1) Algérie. — Voirie (Grande). — Barrages. Contravention. — Compétence. — (*Sieur Bernollin.*) — En Algérie, les contraventions commises sur les cours d'eau non navigables doivent être assimilées, au point de vue de la répression et de la compétence, à des contraventions de grande voirie. — Dès lors, c'est aux conseils de préfecture qu'il appartient de connaître les procès-verbaux dressés contre les délinquants, pour avoir fait un usage abusif des eaux d'un canal d'irrigation. — L'emploi de toute force motrice d'un canal d'irrigation pour l'exploitation d'un moulin, alors que l'arrêté autorisant la création du moulin n'attribuait qu'une partie des eaux à ladite usine, constitue une contravention de grande voirie. (*C. d'Et.*), 683.

— (2) Association syndicale. — Taxes. — Bases. — Réclamation : délai. — (*Sieur de Ravel d'Esclapon.*) — Les membres d'une association syndicale peuvent bien contester chaque année l'application qui leur est faite des bases de taxation de leurs propriétés, mais ils ne sont pas recevables à attaquer ces bases elles-mêmes après l'expiration des trois mois qui suivent la publication du premier rôle. (*C. d'Et.*), 1116.

— (3) I. Bief de moulin. — Présomption de propriété. — Constatations du juge du fond. II. Appel. — Conclusions. Défaut de motifs. — (*Sieur Barrey.*) — I. La présomption que le bief appartient au propriétaire du moulin n'est pas applicable quand ledit bief a le caractère d'un cours d'eau naturel. — L'affirmation par la cour d'appel que le bief est un cours d'eau naturel n'est pas contredite par un autre passage de l'arrêt dans lequel il est énoncé qu'un ancien titre d'acquisition du moulin ne peut servir de base à la prétention du propriétaire de cette usine d'être aussi propriétaire d'une partie du bief, parce que ce titre ne mentionne qu'une autre partie dudit bief comme ayant été autrefois vendue avec le moulin. — II. Doit être cassé pour défaut de motifs l'arrêt qui ne répond pas à un chef de conclusions par lequel l'appelant a revendiqué la compétence des tribunaux ordinaires pour connaître d'un dommage causé par l'établissement d'une voie ferrée, sous le prétexte que les travaux n'auraient pas été précédés des formalités exigées par la loi en matière de travaux publics. (*C. de cass.*), 1170.

— (4) Canal d'arrosage. — Curage. — (*Syndicat du canal Sous-le-Béal contre sieurs Cornand et autres.*) — Association syndicale régulièrement autorisée par arrêté préfectoral, ayant pour objet l'entretien et le curage d'un canal existant de temps immémorial et ne servant pas exclusivement à l'irrigation. Parcelle de terrain comprise dans le périmètre de l'association. Taxe due. (*C. d'Et.*), 496.

— (5) Canal d'irrigation. — Syndicat du canal de Beaucaire et Société des canaux de Beaucaire à Aigues-Mortes. — Dommages. — Débordement des eaux. — Volume d'eau, nécessaire pour la submersion de vignobles, non livré. — Frais d'expertise. — Procédure. — Lois visées : 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807. — (*Administration du canal de Beaucaire contre dame veuve Pallier et autres.*) — Décidé, par application du traité passé entre un syndicat et une société copropriétaire d'un canal, que ce syndicat ayant été chargé de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation de l'ouvrage, est directement responsable à l'égard des tiers de la totalité des dommages résultant de l'exécution dudit canal. — (*Administration du canal de Beaucaire contre dame veuve Pallier.* 1re *esp.*). — Décidé que, si le débit du canal a pu se trouver accru par le déversement d'eaux provenant d'infiltrations ou de submersions de parcelles voisines de ce canal, cette circonstance n'est pas de nature à faire disparaître la responsabilité dudit syndicat envers les riverains dont les propriétés ont été inondées. — (*Administration du canal de Beaucaire contre dame veuve Pallier*, 1re *esp.*). — Rejet d'une objection tirée de ce que, contrairement à l'arrêté réglementaire du syndicat, le propriétaire n'aurait point demandé par déclaration écrite et signée que les eaux nécessaires pour la submersion de ses vignobles lui soient délivrées. — (*Administration du canal de Beaucaire contre sieur Lagorce*, 2e *esp.*). — Dommages susceptibles d'être supprimés. — Lorsqu'un dom-

D

DÉCOMPTE (*suite*) : ordonnée. — Omission de statuer. — Conseil de préfecture ayant ordonné une tierce expertise sans statuer sur une demande en annulation de l'expertise. Arrêté annulé. (*C. d'Et.*), 370.

— (4) Canaux. — Expertise. — (*Héritiers Morin et Dantony.*) — Procédure. — Omission de statuer sur des conclusions tendant à l'annulation, pour vice de forme, de l'expertise. Arrêté annulé. — Expertise nouvelle. — Depuis la loi du 22 juillet 1889, il ne peut plus être procédé à une tierce expertise ; dès lors le Conseil d'Etat n'ayant pas, en présence du désaccord des experts, d'éléments suffisants pour statuer, ordonne une nouvelle expertise. — Désistement pur et simple de certains chefs de réclamation.— Donné acte. (*C. d'Et.*), 640.

— (5) Chemins de fer. — Décompte. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Bastide.*) — Déblais : prix : la clause forfaitaire insérée au cahier des charges, d'après laquelle le prix moyen du mètre cube des déblais est établi en tenant compte des diverses natures de terrains avec stipulation que l'entrepreneur devra, avant l'adjudication, se rendre compte des difficultés que présentent les diverses tranchées, fait obstacle à l'allocation d'un prix nouveau, alors qu'il n'est pas justifié que l'entrepreneur ait rencontré des terrains d'une nature autre que celle prévue au devis. — Transport des déblais : mesurage sans tenir compte du foisonnement par application du devis. — Accroissements des distances des transports des déblais : indemnité due. — Transports de déblais supplémentaires payés au prix des transports prévus. (*C. d'Et.*), 54.

— (6) Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Perrier.*) — Art. 32. Diminution de plus d'un tiers dans la quantité prévue des déblais à reprendre; droit à indemnité reconnue. — Art. 41. Réclamation. — Délais. — Un entrepreneur qui a primitivement, dans le délai voulu, demandé que le cube des déblais exécutés soit fixé à un chiffre supérieur aux deux tiers de celui prévu au devis, est recevable, après l'expiration du délai, à modifier sa demande et à prétendre que ledit cube, ayant été inférieur de plus d'un tiers aux prévisions du devis, il a droit à une indemnité par application de l'article 32, alors que l'indemnité ainsi réclamée n'excède pas le montant de la réclamation primitive. — Déblais. — Contestation sur le cube ; renvoi à l'expertise. — Manque à gagner sur des travaux confiés à d'autres entrepreneurs. Non-lieu à indemnité ; ces travaux ne faisaient pas partie de l'entreprise du requérant. — Parements vus. — Devis contenant des indications contradictoires sur la manière dont les parements devaient être exécutés ; payement dû à raison de la façon effectivement donnée à ces parements avec l'assentiment des ingénieurs. Contestation sur la nature de ces parements : renvoi à l'expertise. — Sujétions. — Reprise de déblais faite dans des conditions prétendues autres que celles prévues au marché ; renvoi à l'expertise sur le point de savoir si un travail imprévu a été exigé de l'entrepreneur et, en cas d'affirmative, quel supplément de prix pourrait être dû. — Transport de déblais prétendu fait dans des conditions plus onéreuses que celles prévues au marché. Renvoi à l'expertise. — Reprise de déblais ayant acquis par le temps une grande dureté. Demande d'un prix nouveau. — Renvoi à l'expertise. (*C. d'Et.*), 132.

— (7) Chemin de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Hallier et Moussard.*) — Art. 32. Pour l'application de cet article, il n'y a pas lieu de tenir compte d'une substitution de matériaux n'ayant pas fait l'objet d'un ordre écrit, ni du remplacement, autorisé par le marché, de voûtes en maçonneries par un tablier métallique, mais il y a lieu de tenir compte des travaux exécutés conformément aux ordres des ingénieurs et des quantités d'ouvrages, effectuées en plus, déjà admises au décompte. — Art. 41. Réclamation motivée, formée dans le délai de vingt jours à compter de la présentation du décompte. Recevabilité. — Changement apporté en cours d'exécution au tracé, accepté sans réserve par l'entrepreneur avec renonciation à toute réclamation ultérieure. Non-lieu à un supplément de prix. — Compétence. — Incompétence du conseil de préfecture pour statuer sur des difficultés qui ne se rattachent ni à l'exécution du marché, ni aux conséquences nécessaires de sa résiliation. — Griefs non justifiés. —

Décompte (*suite*) : ordonnée. — Omission de statuer. — Conseil de préfecture ayant ordonné une tierce expertise sans statuer sur une demande en annulation de l'expertise. Arrêté annulé. (*C. d'Et.*), 370.

— (4) Canaux. — Expertise. — (*Héritiers Morin et Dantony.*) — Procédure. — Omission de statuer sur des conclusions tendant à l'annulation, pour vice de forme, de l'expertise. Arrêté annulé. — Expertise nouvelle. — Depuis la loi du 22 juillet 1889, il ne peut plus être procédé à une tierce expertise ; dès lors le Conseil d'Etat n'ayant pas, en présence du désaccord des experts, d'éléments suffisants pour statuer, ordonne une nouvelle expertise. — Désistement pur et simple de certains chefs de réclamation.—Donné acte. (*C. d'Et.*), 640.

— (5) Chemins de fer. — Décompte. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Bastide.*) — Déblais : prix : la clause forfaitaire insérée au cahier des charges, d'après laquelle le prix moyen du mètre cube des déblais est établi en tenant compte des diverses natures de terrains avec stipulation que l'entrepreneur devra, avant l'adjudication, se rendre compte des difficultés que présentent les diverses tranchées, fait obstacle à l'allocation d'un prix nouveau, alors qu'il n'est pas justifié que l'entrepreneur ait rencontré des terrains d'une nature autre que celle prévue au devis. — Transport des déblais : mesurage sans tenir compte du foisonnement par application du devis. — Accroissements des distances des transports des déblais : indemnité due. — Transports de déblais supplémentaires payés au prix des transports prévus. (*C. d'Et.*), 54.

— (6) Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Perrier.*) — Art. 32. Diminution de plus d'un tiers dans la quantité prévue des déblais à reprendre; droit à indemnité reconnue. — Art. 41. Réclamation. — Délais. — Un entrepreneur qui a primitivement, dans le délai voulu, demandé que le cube des déblais exécutés soit fixé à un chiffre supérieur aux deux tiers de celui prévu au devis, est recevable, après l'expiration du délai, à modifier sa demande et à prétendre que ledit cube, ayant été inférieur de plus d'un tiers aux prévisions du devis, il a droit à une indemnité par application de l'article 32, alors que l'indemnité ainsi réclamée n'excède pas le montant de la réclamation primitive. — Déblais. — Contestation sur le cube ; renvoi à l'expertise. — Manque à gagner sur des travaux confiés à d'autres entrepreneurs. Non-lieu à indemnité; ces travaux ne faisaient pas partie de l'entreprise du requérant. — Parements vus. — Devis contenant des indications contradictoires sur la manière dont les parements devaient être exécutés; payement dû à raison de la façon effectivement donnée à ces parements avec l'assentiment des ingénieurs. Contestation sur la nature de ces parements : renvoi à l'expertise. — Sujétions. — Reprise de déblais faite dans des conditions prétendues autres que celles prévues au marché ; renvoi à l'expertise sur le point de savoir si un travail imprévu a été exigé de l'entrepreneur et, en cas d'affirmative, quel supplément de prix pourrait être dû. — Transport de déblais prétendu fait dans des conditions plus onéreuses que celles prévues au marché. Renvoi à l'expertise. — Reprise de déblais ayant acquis par le temps une grande dureté. Demande d'un prix nouveau. — Renvoi à l'expertise. (*C. d'Et.*), 132.

— (7) Chemin de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Hallier et Moussard.*) — Art. 32. Pour l'application de cet article, il n'y a pas lieu de tenir compte d'une substitution de matériaux n'ayant pas fait l'objet d'un ordre écrit, ni du remplacement, autorisé par le marché, de voûtes en maçonneries par un tablier métallique, mais il y a lieu de tenir compte des travaux exécutés conformément aux ordres des ingénieurs et des quantités d'ouvrages, effectuées en plus, déjà admises au décompte. — Art. 41. Réclamation motivée, formée dans le délai de vingt jours à compter de la présentation du décompte. Recevabilité. — Changement apporté en cours d'exécution au tracé, accepté sans réserve par l'entrepreneur avec renonciation à toute réclamation ultérieure. Non-lieu à un supplément de prix. — Compétence. — Incompétence du conseil de préfecture pour statuer sur des difficultés qui ne se rattachent ni à l'exécution du marché, ni aux conséquences nécessaires de sa résiliation. — Griefs non justifiés. —

Intérêts. — Non-lieu à statuer sur une demande d'intérêts, alors que de simples mesures préparatoires ont été ordonnées et qu'aucune condamnation n'a encore été prononcée. — Pluies ayant rendu l'extraction des déblais plus onéreuse. Pas de force majeure. Non-lieu à indemnité. — Réclamations. — Non-lieu à statuer actuellement sur un chef de réclamation se rattachant à des difficultés pour l'appréciation desquelles le conseil de préfecture a ordonné une expertise. — Réclamation consignée, à défaut d'attachements soumis à l'acceptation des entrepreneurs, sur les métrés définitifs qui leur ont été présentés. Recevabilité. — Délai. — Renvoi à l'expertise sur le point de savoir si un travail sort des prévisions du marché et si, dès lors, l'entrepreneur devait réclamer dans le délai fixé par le cahier des charges pour la présentation des réclamations contre les ordres de service imposant des travaux imprévus. — Travaux imprévus imposés par les ingénieurs. Nécessité de réclamer dans le délai fixé par le cahier des charges, malgré l'absence d'ordres écrits : les entrepreneurs ont reçu de nouveaux dessins qui équivalent à des ordres écrits, et des ordres verbaux auxquels ils se sont conformés sans protester et sans exiger d'ordres écrits. — Renonciation du ministre pour certaines tranchées à l'application du prix forfaitaire concernant les déblais. Non-lieu à étendre le bénéfice de cette renonciation aux déblais d'autres tranchées analogues aux premières. — Sujétions. — Le bordereau fixant pour les déblais en dépôt un prix au mètre cube, indépendamment de la surface occupée, aucun supplément de prix n'est dû à raison de ce que la nature de certains déblais aurait obligé les entrepreneurs à occuper une superficie de terrain plus étendue que celle qui avait été prévue. — Déblais au-dessous de l'eau. — Non-lieu à l'allocation d'un prix supplémentaire, le prix fixé au bordereau s'appliquant aux déblais de toute nature pour tranchées de chemins de fer, dérivations ou déviations de routes, chemins et cours d'eau. — Ordre des travaux interverti, en dehors de toute prescription de l'administration. Non-lieu à l'allocacation d'une indemnité à raison du dommage qu'aurait causé à l'entrepreneur cette interversion des travaux. — Transport des déblais. — Non-lieu, par application du devis, à tenir compte du foisonnement. — Travail supplémentaire. — Rejointoiements non prévus au devis. — Renvoi à l'expertise pour la fixation du prix supplémentaire dû de ce chef aux entrepreneurs. — Travaux non prévus au marché. — Extraction de déblais éboulés. Dispositions du devis relatives aux sujétions non applicables à l'espèce. (*C. d'Et.*), 139.

— (8) Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Reveillac et Bardol.*) — Art. 18. — Etablissement d'une voie auxiliaire pour les transports de matériel et d'approvisionnements; demande en remboursement; rejet : le cahier des clauses et conditions générales porte que l'établissement des chemins de service et des indemnités y relatives sont à la charge de l'entrepreneur; d'ailleurs cette voie auxiliaire a été établie par les entrepreneurs uniquement dans leur intérêt. — Carrières. — Prétendue impossibilité d'utiliser, pour les ouvrages prévus, le sable des carrières prévues au devis, à raison de l'éloignement de ces carrières et de la difficulté des transports : Renvoi à l'expertise. — Prétendue insuffisance de sable à prendre dans le lit d'une rivière, fixé au devis : Renvoi à l'expertise. — Délais. — Art. 98. — La clause forfaitaire insérée au devis, d'après laquelle le prix moyen du mètre cube de déblais est établi en tenant compte des diverses natures de terrain, avec stipulation que l'entrepreneur devra, avant l'adjudication, s'assurer très exactement de toutes les difficultés que peuvent présenter les diverses tranchées, fait obstacle à l'allocation d'un prix nouveau, alors qu'il n'est pas justifié que l'entrepreneur ait rencontré des terrains d'une nature autre que celle prévue au devis. — Demande d'indemnité, à raison des travaux d'épuisement rendus nécessaires par l'abondance des eaux dans les déblais des souterrains. Rejet; le cahier des charges porte que : lorsque, dans l'exécution des déblais ou le percement des tunnels, il se présentera des eaux gênant les travaux, l'entrepreneur sera tenu de s'en débarrasser à ses frais et les prix prévus pour les déblais des

DÉCOMPTE (*suite*) : de l'administration n'a pas été dépassé par la faute de l'administration. — Réception provisoire fixée à la date de l'achèvement des travaux. Régularité. (*C. d'Ét.*), 510.

— (12) Chemins de fer. — Mise en régie. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Dorange, Manière et Dequéker.*) — Art. 35. Régie régulièrement prononcée contre des entrepreneurs pour inexécution d'ordres de service relatifs à l'approvisionnement de matériaux qu'ils soutenaient ne pouvoir être exécutés, et qu'en fait le régisseur a exécutés. (*C. d'Et.*), 641.

— (13) Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — Décompte. — (*Sieur Laporte.*) — Art. 32. Diminution d'une nature de travaux n'excédant pas le tiers des quantités prévues au devis : pas d'indemnité (16e chef). — Diminution de plus d'un tiers dans le cube des emprunts prévus pour la construction de remblais. Pas d'indemnité due : cette modification au projet, résultant d'un accord intervenu entre les ingénieurs et l'entrepreneur a fait l'objet d'un indemnité fixée par la convention (4e chef). — L'augmentation ou la diminution de plus d'un tiers dans les ouvrages prévue au devis ne donne pas lieu à l'allocation d'une indemnité — si elle n'a causé aucun préjudice à l'entrepreneur, — si elle a été décidée et annoncée à l'entrepreneur avant l'adjudication, — si elle provient du fait de l'entrepreneur (12e, 13e, 14e chefs). — Déblais. — Classification. — Décidé, par application du cahier des charges, que la proportion des deux natures de déblais supplémentaires exécutés n'ayant pas été déterminés au moyen d'attachements contradictoires, cette proportion devait être établie d'après celle indiquée à l'avant-métré (2e chef). — Difficultés imprévues provenant uniquement de la mauvaise saison pendant laquelle les travaux ont été exécutés. Pas d'indemnité (10e chef). — Faux frais. — Décidé que le prix des déblais comprend les dépenses afférentes au dessouchage des terrains à fouiller (17e chef). — Griefs non justifiés (6e, 9e chefs) — Manque à gagner. — Demande d'indemnité pour suppression de fournitures rentrant dans l'entreprise. Rejet : elles n'en faisaient pas partie (16e chef). — Prix supplémentaire. — Le cahier des charges ne donnant à l'entrepreneur que la faculté de se servir des matériaux provenant des fouilles, l'entrepreneur n'est pas fondé, s'il n'a pas user de cette faculté, à réclamer de ce chef un supplément de prix (15e chef). — Terrassements. — Fixation du cube réellement exécuté (1er chef). — Transports imprévus. — Les distances de transports prévues à l'avant-métré devant, aux termes du cahier des charges, servir de base au décompte définitif à moins de changement en cours d'exécution, cette base doit être maintenue même au cas de changements, ci ceux-ci n'ont pas modifié les prévisions de l'avant-métré (3e chef). (*C. d'Et.*), 712.

— (14) Chemins de fer. — Déblais : sujétions. Tierce expertise. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Bignaud.*) — Lorsque les modifications apportées au tracé, après l'adjudication, ont eu pour effet d'augmenter le prix des déblais, l'entrepreneur est fondé à en demander la revision. — Tierce expertise. — Il n'y a pas lieu à tierce expertise lorsque les experts d'accord sur toutes les questions techniques soumises à leur appréciation et nécessaires à la fixation d'un prix nouveau, ne sont en désaccord que sur le point de savoir si la fixation de ce prix rentre dans leur mission. — (Suite de l'arrêt : *Ministre des travaux publics contre sieur Bignaud*, du 7 juin 1889, V. *Ann.* 1891, p. 70.) (*C. d'Et.*), 735.

— (15) Chemin de fer. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Chaumeil.*) — Art. 13. — Décès de l'entrepreneur. Résiliation. — L'État n'est pas tenu d'acquérir les bêtes de trait ou de somme employées dans les travaux, et, par voie de conséquence, d'indemniser les héritiers de la perte subie sur la vente de ces animaux. — Déblais. Clause forfaitaire. — En présence de la clause forfaitaire du cahier des charges portant que : « le prix des terrassements est fixé à forfait, et que l'entrepreneur devra se rendre très exactement compte avant l'adjudication des difficultés que peuvent présenter les diverses tranchées parce qu'après l'adjudication les prix

Décompte (*suite*) : Ordre de reprendre les travaux, à une époque où le droit à résiliation n'était pas encore ouvert : non-lieu à indemnité. — Résiliation demandée pour inexécution par l'Etat des clauses du contrat : rejet : les conditions essentielles de la soumission n'ont pas été modifiées. — Art. 30. — Demande en résiliation pour dépassement de plus du sixième du montant primitif de l'entreprise : fixation de la date à laquelle s'est produit le dépassement et à laquelle le droit de l'entrepreneur s'est ouvert : appréciation de l'indemnité à raison du préjudice qui a été causé à l'entrepreneur par le refus de l'administration de prononcer la résiliation au jour du dépassement. — Sujétions : boisages dans les fouilles; plus-value accordée; — tirage de glaises; indemnité allouée jugée suffisante. Rejet : — dans la confection des voûtes de ponceaux, indemnité allouée. Rejet; — résultant de la régularisation des assises imposées par les ingénieurs ; pas d'exigences exagérées. Rejet ; — transformation de la forme d'un pont supérieur : pus d'aggravation ; décharge. Rejet; résultant de l'exécution des quarts de cône après la confection des remblais : indemnité allouée jugée suffisante. — Travaux enlevés à l'entreprise : retrait de travaux dont l'entrepreneur avait accepté l'exécution : indemnité pour manque à gagner. (*C. d'Et.*), 995.

— (17) Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — Expertise. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Couderc, Lamarre et Bénière.*) — Art. 28. — La sécheresse exceptionnelle signalée en temps utile constitue un cas de force majeure donnant droit à l'indemnité au profit de l'entrepreneur. — Art. 29. — Ouvrage imprévu. Prix nouveau. — La substitution, en cours d'exécution d'un viaduc en maçonnerie, à un simple mur de soutènement prévu au devis, constitue un ouvrage imprévu : dès lors, il y a lieu, non d'accorder une indemnité de ce chef, mais d'ordonner une expertise à l'effet de fixer un prix nouveau. — Art. 33. — Réduction en cours d'exécution de certaines natures d'ouvrages de plus du tiers par rapport aux prévisions du devis : indemnité due. Renvoi à l'expertise. — Augmentation de plus du tiers; pas de préjudice. Rejet. — Art. 49. — Intérêts : ils ne courent que trois mois après la réception définitive, encore bien qu'ils aient été demandés avant cette époque. — Contradiction entre le cahier des charges et le bordereau. — Contestation sur l'application d'un prix du bordereau applicable aux maçonneries. Renvoi à l'expertise pour déterminer si le travail a été exécuté conformément au bordereau. — Dommages causés à l'entrepreneur. Travaux ralentis, ajournés et définitivement abandonnés; approvisionnements repris; indemnité due pour perte d'intérêts sur le cautionnement, et sur le capital engagé dans l'affaire, privation d'industrie, frais de personnel et autres faux-frais. — Matériaux rendus à pied-d'œuvre et employés par l'administration. Indemnité due. — Procédure. — *Ultra petita.* Décision excédant les conclusions du demandeur : arrêté annulé. — Conclusions prises avant l'achèvement des travaux, modifiées après leur achèvement : recevabilité. — Rabais. — Lorsque l'administration stipule que l'entrepreneur prendra en charge les matériaux par elle approvisionnés et qu'on en retiendra le prix à l'adjudicataire, le montant de cette retenue ne subit pas le rabais de l'adjudication. — Lorsqu'un ouvrage non prévu au projet a été exécuté et que son prix peut être fixé au moyen des éléments du bordereau, le prix alloué est passible du rabais d'adjudication. — Substitution dans les parements vus de moellons smillés aux moellons têtués; — de moellons têtués aux moellons ordinaires prévus ; — de briques de Toulouse aux briques prévues au devis; plus-values accordées. — Sujétions : indemnités allouées : dans l'espèce, déblais de tranchées tombant sur une route nationale adjacente à la voie ferrée en cours d'exécution : nécessité de maintenir a sécurité de la circulation ; indemnité allouée. — Travail compris dans un autre. — Les frais d'épuisement des eaux pluviales et des sources rencontrées dans les tranchées sont compris dans le prix des déblais. (*C. d'Et.*), 1090.

— (18) Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des

Décompte (*suite*) : tres, et de l'augmentation très forte des déblais de roc, 308.000 mètres au lieu de 123.000 mètres, nonobstant sa renonciation au bénéfice de l'article 32 si l'administration ne l'a pas prévenu de l'inexactude absolue des chiffres du détail estimatif, bien qu'elle eût été révélée à l'administration par les sondages pratiqués avant l'adjudication. (*C. d'Et.*), 592.

— (29) Génie. — Décompte. — (*Ministre de la guerre contre sieur Pechwerty.*) — Art. 49. — Mesurage contesté tardivement et non susceptible de vérification : réclamation non-recevable. — Dépens. — L'arrêté statuant au fond n'ayant pas liquidé les dépens, le conseil de préfecture ne peut pas prendre un nouvel arrêté opérant cette liquidation. — Il n'appartient alors qu'au président du conseil de préfecture d'opérer la liquidation. — Frais d'expertise. — Répartition réservée dans l'arrêté au fond. — Un conseil de préfecture ne peut pas, en statuant au fond, sur l'ensemble du litige, réserver la répartition des frais d'expertise, qui est l'accessoire du fond, pour l'effectuer par un arrêté ultérieur. — Intérêts des intérêts. — Capitalisation des intérêts prononcée par le conseil de préfecture en dehors de toute demande portant sur les intérêts échus et dus depuis une année. Irrégularité. — Matériaux approvisionnés sans ordre et refusés comme impropres à leur destination, non lieu à leur payement par l'Etat. — Ordre : emploi sans ordre de moellons têtués dans les maçonneries : plus-value refusée. — Prix nouveaux. Lorsqu'une nature d'ouvrage est nettement prévue et définie par le marché, le prix stipulé doit être alloué alors même que le travail serait grossièrement fait : cette circonstance n'aurait pu qu'autoriser l'Etat à refuser d'en faire la réception. — Prix nouveaux. — Colonnes en fonte. — Lorsque le devis ne prévoit que deux prix pour les ouvrages en fonte suivant qu'ils sont ou non dans le commerce ou que les moules sont fournis par l'entrepreneur ou par l'Etat, ne rentrent dans aucune de ces deux catégories des colonnes de dimensions et formes exceptionnelles, encore bien que les moules n'en aient pas été fournis par l'Etat : prix de la fonte de sujétion alloué et comprenant la fourniture des modèles. — Réclamation. — Délai : Chose jugée. — L'administration ne peut pas opposer à un entrepreneur une fin de non-recevoir tirée de ce qu'il n'aurait pas présenté un chef de réclamation dans le délai de six mois imparti par le cahier des clauses et conditions générales, alors qu'elle a consenti à l'expertise sur ce point. — Réclamation admise par l'Etat, non portée au décompte par le conseil de préfecture : régularité. — Travaux compris au marché, confiés à d'autres entrepreneurs : Indemnité allouée. (*C. d'Et.*), 614.

— (30) École normale. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales de 1866. — Procédure. — (*Sieurs Gélis et Pontié contre département de l'Aveyron.*) — Régie. — Mise en régie fondée sur les retards dans les travaux occasionnés par l'insuffisance de matériaux et d'ouvriers et sur certaines malfaçons. — Décharge des conséquences de mise en régie et indemnité allouée : les retards proviennent de la remise tardive des plans par l'architecte, de difficultés imprévues dans l'établissement de fondations et de la qualité défectueuse de la pierre approvisionnée par ordre de l'architecte; les malfaçons sont insuffisantes pour motiver à elles seules la mise en régie de toute l'entreprise. — Résiliation. Article 31. Diminution du sixième dans la masse des travaux. — Lorsqu'une clause du cahier des charges stipule que les entrepreneurs ne pourront élever aucune réclamation pour diminution dans la masse de certains ouvrages, il n'y a pas lieu de tenir compte des diminutions sur ces ouvrages pour le calcul des diminutions sur la masse. — Procédure. — Arrêté concernant des travaux inachevés rendu avec raison, tous droits des parties réservés; non-recevabilité d'une demande formée directement devant le Conseil d'Etat relativement aux chefs réservés. (*C. d'Et.*), 48.

— (31) Fers. — Variation des cours. — (*Sieur Lelubez.*) — Décidé, par application du cahier des charges et conformément au mode de procéder, suivi d'un commun accord par les parties au début de l'entreprise, que les fers devaient être payés à l'entrepreneur d'après le prix invariable porté au devis, et sans tenir compte de la variation des cours. (*C. d'Et.*), 922.

2° *Travaux publics communaux.*

DÉCOMPTE (*suite*) : n'ont rien offert d'anormal ni d'imprévu. — Battage de pieux et palplanches : Non lieu à indemnité, le devis interdisant à l'entrepreneur de réclamer une augmentation sur les prix fixés sous quelque prétexte que ce soit. Pieux et palplanches d'une longueur un peu plus considérable que celle prévue au devis mais ne dépassant pas les dimensions courantes. Emploi nécessité par suite de rectification de la cote d'étiage ; pas de sujétions ; payement de la totalité du cube employé ; non lieu à une allocation supplémentaire. — Fournitures de boîtes à sable : Non lieu à un prix spécial, par application du cahier des charges. — Fourniture d'outils et de matériel aux ouvriers chargés des travaux exécutés en régie. Non lieu à indemnité : tout le matériel employé à ces travaux a été acquis par l'administration. — Prix de l'heure pour les travaux de nuit. Prix de l'heure du jour majoré de 50 p. 100 par le conseil de préfecture. Non lieu à l'allocation d'un nouveau supplément de prix. — Transport de déblais ; rejet : il n'y a eu qu'un retroussé au jet de pelle, rémunéré dans le prix du déblai. (*C. d'Et.*), 126.

— (38) Chemins vicinaux d'intérêt commun. — Roc imprévu. — (*Commune de Saint-Just-en-Chevalet contre sieur Monier.*) — En présence de la clause forfaitaire du devis portant que les travaux de terrassements du chemin doivent être payés au mètre courant et qu'il n'est admis qu'une seule nature de déblais à un prix moyen fixé au devis, l'entrepreneur n'est pas fondé à arguer de difficultés imprévues d'extraction de rocher pour obtenir un supplément de prix. (*C. d'Et.*), 495.

— (39) Chemins vicinaux. — Décompte. — (*Sieur Guenebaut contre sieur Senet et commune de Minot.*) — Chose jugée. — Exception rejetée : le dispositif ne tranche pas la question qui est, au contraire, réservée par les termes généraux de l'arrêté. — Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur une demande tendant à ce que le maire d'une commune soit condamné solidairement avec celle-ci à payer le montant de travaux publics exécutés sur son ordre. — Responsabilité. — Maire ; commune : le maire qui n'agit que comme représentant de la commune ne peut pas être condamné personnellement avec la commune à raison des actes de sa fonction. — Travaux supplémentaires. — Réparation de la chaussée d'un chemin vicinal — endommagé par des transports effectués après que l'autorisation de livrer ce chemin à la circulation avait été donnée : — prescrites par l'agent voyer : obligation, pour la commune de payer ces travaux reconnus nécessaires, alors même que l'ordre d'ouvrir le chemin à la circulation n'aurait été donné que par le maire. (*C. d'Et.*), 615.

— (40) Chemins vicinaux. — Décompte. — Acomptes mensuels. — Mise en régie. — Abandon des chantiers. — Déblais. — (*Sieur Besse contre Préfet du Var.*) — Déblais. — Le devis fixant un prix moyen d'extraction des déblais, l'entrepreneur ne peut pas réclamer un prix nouveau pour l'extraction de déblais rocheux, alors que d'ailleurs ils étaient prévus. — Mise en régie prononcée à bon droit après abandon des chantiers, alors qu'il n'est justifié ni de retard dans le payement des acomptes, ni de difficultés imprévues. (*C. d'Et.*), 737.

— (41) Chemins vicinaux ordinaires. — Cahier des clauses et conditions générales du service vicinal du 6 décembre 1870. — (*Sieur Pueyo contre ville de Cette.*) — Art. 49. — Retard dans les payements : aucune indemnité n'est due ; d'ailleurs le solde a été payé dans les trois mois de la réception définitive. — Déblais imprévus et difficultés exceptionnelles : non-lieu à indemnité : un prix moyen a été fixé à forfait, quelle que soit la nature du sol, sans aucune classification des déblais. — Faux frais. — Sont à la charge de l'entrepreneur : les frais d'octrois ; le remplacement des pierres cassées et des mortiers avariés dont l'emploi a été interdit. — Prix. — Non-lieu à revision des prix prévus au marché. — Rabais. — Est passible du rabais le prix de main-d'œuvre d'ouvriers fournis aux agents voyers en régie, ce prix figurant au bordereau. — Réclamation. Omission au métré réclamée après vérification et acceptation par l'entrepreneur : non-recevabilité. — Griefs non justifiés. — Retard dans la livraison des terrains. Rejet : le cahier des charges prévoit que le retard ne donnera pas lieu à indemnité. — Sujétions. — Moellons piqués payés au prix

DÉCOMPTE (*suite*) :

Manque à gagner : Travaux de terrassements distraits de l'entreprise et confiés à d'autres entrepreneurs. Décidé que dans l'espèce cette atteinte au droit de l'entrepreneur n'équivaut point à une résiliation partielle du marché pouvant obliger la commune à reprendre une partie du matériel de l'entreprise. Renvoi à l'expertise sur la question de savoir si les travaux dont s'agit étaient compris dans le marché et pour la fixation de l'indemnité s'il y a lieu. — Provision demandée supérieure à celle allouée par le conseil de préfecture ; rejet à raison des malfaçons reprochées à l'entrepreneur. — Réception définitive : Impossibilité de fixer si les travaux ont été mis en état de réception définitive et à quel moment ils l'ont été. Renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué sur ce point après appréciation des malfaçons par les experts. — Résiliation : Travaux ajournés : Décidé qu'à raison du peu d'importance de ces travaux, l'entrepreneur n'avait subi aucun préjudice et qu'il ne pouvait demander la résiliation de son entreprise. — Sujétion : Emploi de pierres d'une couleur uniforme prétendu exigé par l'architecte, alors que les carrières prévues au devis fournissaient des pierres de plusieurs couleurs : sujétion possible ; renvoi à l'expertise. — Exploitation d'une carrière rendue plus onéreuse par suite de l'autorisation donnée à d'autres entrepreneurs d'exploiter la même carrière ; réclamation non recevable, l'entrepreneur n'ayant point fait constater le dommage à lui causé, lorsqu'une vérification était possible. (*C. d'Et.*), 299.

— (45) Ecole. — Expertise. — Intérêts. — Point de départ. — Retard dans le règlement du décompte. — Demande d'indemnité. — (*Commune de Balleroy contre sieurs Lemarinier et Docquet.*) — Expertise. — Décidé que les experts avaient rempli complètement et exactement la mission qui leur avait été confiée et qu'il n'y avait pas lieu dès lors d'ordonner une nouvelle expertise. — Intérêts. — Point de départ fixé à tort par le conseil de préfecture à titre d'indemnité à une époque antérieure à la demande des entrepreneurs ; annulation. Intérêts alloués du jour de la demande. — Dommages-intérêts réclamés par les entrepreneurs à raison du retard apporté par la commune dans le règlement de leur décompte. Rejet par application de l'article 1153 du Code civil : la condamnation aux intérêts fixés par la loi tient lieu d'indemnité. (*C. d'Et.*), 500.

— (46) Maison d'école. — (*Sieurs Verneuil et David.*) — Procédure. — Omission de statuer. — Le conseil de préfecture, saisi d'une réclamation formée par des entrepreneurs et tendant à l'allocation d'une somme en sus du décompte réglé par l'architecte, n'a pas omis de statuer sur ces conclusions en se bornant à allouer aux réclamants une indemnité offerte par la commune à raison d'un autre chef de réclamation. — Arrêté annulé : renvoi devant le conseil de préfecture. (*C. d'Et.*), 639.

— (47) Mairie et maison d'école. — (*Commune de Cailly-sur-Eure contre sieurs Lemeilleur et Leclerc.*) — Réception définitive. Malfaçons. — Lorsque la réception définitive a été effectuée dans les conditions du cahier des charges, le maître de l'ouvrage n'est pas fondé à poursuivre contre l'entrepreneur la réparation de simples malfaçons, telles que des imperfections de dallage ayant produit des infiltrations dans le sous-sol. — Travaux supplémentaires commandés par l'architecte et ayant pour objet (à l'exception des travaux décoratifs retranchés du décompte) de pourvoir à des nécessités qui se sont produites en cours d'entreprise : dépenses mises à la charge de la commune, bien que ces travaux n'aient pas été autorisés par le conseil municipal. — Dommages-intérêts à raison du retard apporté par le maître au règlement du décompte : rejet : il a été accordé des intérêts moratoires. — Procédure. — Lorsque le recours principal est rejeté, il n'y a lieu de statuer sur le recours en garantie. (*C. d'Et.*), 642.

— (48) Maison d'école. — Décompte. — (*Commune de Feurs contre sieur Vignon.*) — Frais d'expertise. — Liquidation. — Une commune ne peut pas dans une instance entre elle et un entrepreneur, critiquer la liquidation des frais d'expertise. — L'action devrait être formée contre les experts. — Griefs non établis. — Malfaçons non établies ; — établies : indemnité allouée. Marché à forfait. — On ne peut pas considérer comme passé à forfait un marché par lequel un entrepreneur s'engage à exécuter des travaux con-

DÉCOMPTE (*suite*) : vaux d'un chemin vicinal ordinaire, de déblais relatifs à un chemin d'intérêt commun ne devant pas être acquittés sur les mêmes fonds, constitue un faux emploi qui permette de le rectifier par application de l'article 541. — Le fait d'avoir touché des sommes portées par erreur à un décompte n'entraîne pas la condamnation au payement des intérêts du jour où elles ont été reçues, en l'absence de toute constatation de mauvaise foi. — Les intérêts ne sont dus que du jour de la demande en remboursement. — Le fait, par un entrepreneur, de n'avoir pas fait appel d'un arrêté interlocutoire ordonnant une expertise sur les prétendues majorations d'un décompte et d'y avoir participé, ne fait pas obstacle à ce que ledit entrepreneur soutienne, lors de l'arrêté au fond, que le décompte n'était plus susceptible d'être revisé. (*C. d'Et.*), 422.

— (65) Solde arrêté conformément à l'avis des experts. — (*Sieur Bessincton contre commune de Saint-Pierre-de-Fursac.*) — Procédure : expertise; vérification nouvelle. — Lorsqu'un conseil de préfecture, après avoir ordonné une expertise, en suspecte les résultats, peut-il ordonner une nouvelle vérification sans se conformer aux formalités substantielles en matière d'expertise, et ne peut pas notamment nommer d'office un expert unique sans avoir mis les parties à même de désigner leurs experts ou de déclarer si elles entendaient se contenter d'un seul expert? — La vérification ordonnée constitue une véritable expertise. — Le fait par un expert d'avoir signé le projet de décompte d'une entreprise n'a pas nécessairement pour effet de rendre irrégulière l'expertise à laquelle il a pris part. — Accord des experts. (*C. d'Et.*), 728.

— (66) Théâtre d'Angers. — Décompte. — (*Sieur Aubert contre Ville d'Angers.*) — Réclamations. — Délai. — Notification du décompte. — La preuve de la notification d'un décompte qui fait courir contre l'entrepreneur le délai de réclamation, ne peut pas être établie par témoins. — Aucune mise en demeure régulière d'accepter le règlement de ses mémoires n'ayant été adressée à l'entrepreneur, la déchéance ne peut être prononcée. — Retards dans les payements, suspension des travaux, fausses manœuvres. Rejet d'une demande en indemnité par application du cahier des charges. — Solde. — Créance de l'entrepreneur réglée seulement en capital; intérêts alloués par un arrêté du conseil de préfecture, non payés : compétence du conseil de préfecture pour statuer sur la demande en payement. Renvoi à l'expertise pour la fixation du solde restant dû en capital et intérêts. — Sujétions prétendues imposées à l'entrepreneur, non-lieu à l'allocation d'une indemnité ; les sujétions n'étaient plus susceptibles de vérification à l'époque tardive où elles ont été invoquées devant le conseil de préfecture. — Intérêts alloués seulement du jour de la demande devant le conseil de préfecture et non de plein droit du jour de la réception définitive. — Intérêts des intérêts. — Demande rejetée par un précédent arrêté; capitalisation accordée. — Procédure. — Arrêté par défaut. Recours par la voie de l'opposition seul possible. — Non lieu à statuer sur une demande accueillie par un nouvel arrêté du conseil de préfecture. (*C. d'Et.*), 729.

— (67) Ville de Nice. — Promenade des Anglais. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Bosdure contre Ville de Nice.*) — Art. 32. Diminution de plus d'un tiers dans l'importance de certaines maçonneries : Renvoi à l'expertise sur le point de savoir s'il en est résulté un préjudice pour l'entrepreneur. Rejet d'une objection tirée de ce que la non-exécution d'autres ouvrages aurait permis d'augmenter les maçonneries dont s'agit ; il y avait deux natures distinctes d'ouvrage, ayant chacune son prix spécial au bordereau. — Augmentation de plus d'un tiers dans l'importance de certains ouvrages. Indemnité allouée. — Bénéfice proportionnel : Non-lieu à l'allocation d'une somme spéciale. pour bénéfice proportionnel : celui-ci est contenu dans les prix alloués à l'entrepreneur. — Dommage à l'entrepreneur : Surtaxes d'octroi approuvées postérieurement à l'adjudication, mais votées antérieurement à ladite adjudication; non-lieu à indemnité. — Faux frais mis à la charge de l'entrepreneur. — Retard dans la livraison des terrains : Non-lieu à indemnité : ce retard était prévu lors de l'adjudica-

E

EXPROPRIATION (*suite*) : et exécution dudit jugement. En ce cas, les offres légales seront nulles, et elles le seront doublement si elles ont été, en outre l'objet d'une notification irrégulière. — Cette double nullité n'est pas couverte par la comparution devant le jury, alors que l'exproprié s'est expressément réservé de la faire valoir, s'il y avait lieu, ultérieurement. — 3° La publicité de l'audience est suffisamment attestée par un procès-verbal portant que les audiences se sont tenues *dans l'une des salles du tribunal civil*, alors que l'ordonnance du magistrat directeur employait les mêmes expressions pour désigner le local où elles se tiendraient. — La composition du jury de jugement ne peut être critiquée quand tous les jurés ont été pris sur la liste arrêtée par le conseil général du département. — Le magistrat directeur du jury commet un excès de pouvoir s'il dispense d'office, et sans y être provoqué par les intéressés, certains jurés du service de la session, alors du moins qu'il ne s'agit ni d'exclusion légale, ni d'incompatibilité. — Cette élimination irrégulière pouvant porter atteinte au libre exercice du droit de récusation, vicie de nullité toute décision du jury intervenue postérieurement, quand même les jurés éliminés n'auraient pas été, en fait, remplacés par d'autres venant après eux dans l'ordre de priorité. (*C. de cass.*). 739.

— (5) Chemin vicinal. — Magistrat directeur. — Participation à la décision. — Signature. — (*Veuve Deloyson.*) — En matière d'expropriation pour ouverture de chemins vicinaux, il ne suffit pas que le magistrat directeur soit présent à la délibération du jury; il est nécessaire qu'il y prenne part et en atteste la régularité par l'apposition de sa signature sur la minute de la décision du jury. — Cette signature ne saurait résulter du simple visa du magistrat directeur porté sur la minute de la décision, alors qu'il est constaté par le procès-verbal des opérations ou par l'expédition de la décision elle-même que cette décision n'a été signée à la minute que par les jurés, et que ce n'est qu'après la lecture qui en a été donnée en audience publique que ce magistrat y a apposé sa signature en cette forme, avec le greffier, pour l'annexer à son procès-verbal. (*C. de cass.*), 743.

— (6) Propriétaire. — Inscription à la matrice. — Réclamation de qualité. — (*Sieur Carette.*) — S'il résulte des articles 5 et 15 de la loi du 3 mai 1841 que la procédure en expropriation pour cause d'utilité publique est régulièrement suivie contre celui dont le nom est signalé à l'administration expropriante par l'inscription sur la matrice des rôles comme étant celui du propriétaire réel et actuel des immeubles à exproprier s'est fait connaître à cette administration; l'expropriation doit en ce cas, à peine de nullité du jugement, être suivie contre le propriétaire. (*C. de cass.*), 1029.

— (7) Communes. — Chemins ruraux. Délibération de la commission départementale. — Recours pour excès de pouvoir. — Recevabilité. — Jugement passé en force de chose jugée. — (*Sieur Grados.*) — Un propriétaire n'est pas recevable à déférer au Conseil d'État, pour excès de pouvoir, une décision par laquelle la commission départementale a reconnu un chemin comme rural et a déclaré d'utilité publique sa construction, — après qu'un jugement passé en force de chose jugée a prononcé l'expropriation. (*C. d'Et.*), 1068.

— (8) 1° Affaires multiples. — Jonction. — 2° Serment unique. — 3° Indemnité. — Point de départ des intérêts. — Dépens. — 4° Répartition. — (*Sieur Emile Escorne et autres.*) — 1° La jonction de plusieurs affaires doit être considérée comme régulière, lorsqu'il résulte des mentions du procès-verbal qu'après l'appel de toutes les causes l'expropriant et tous les expropriés ont fait successivement l'exposé de leurs prétentions, sans réclamer ni faire aucune réserve contre la formation d'un jury unique. — 2° Un seul serment suffit pour toutes les affaires, lorsque les parties, avant la prestation de serment, ont consenti tacitement à leur jonction et à la constitution d'un seul jury. — 3° Ni le jury, ni le magistrat directeur n'ont le droit de s'expliquer sur le point de départ des intérêts et l'époque de la prise de possession, la loi du 3 mai 1841 ayant elle-même ces questions par ses articles 53 et 55. — 4° L'ordonnance du magistrat directeur doit être cassée, comme consacrant une base de répartition des dépenses en contradiction avec les prescriptions

I

J

K

L

M